ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 12
Dezember 2008
57. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Großer Neuheitenreport

- 120.1 von Trix
- Flirt von Liliput
- Köf II in 0 von Lenz
- V300 von Minitrix
- Vorserien-V60 in TT
- V36-Startset von Roco



Geschäftsführer Reinhold Ott steht Rede und Antwort

Wie geht´s weiter bei Fleischmann?

Hbf Cottbus vor 30 Jahren

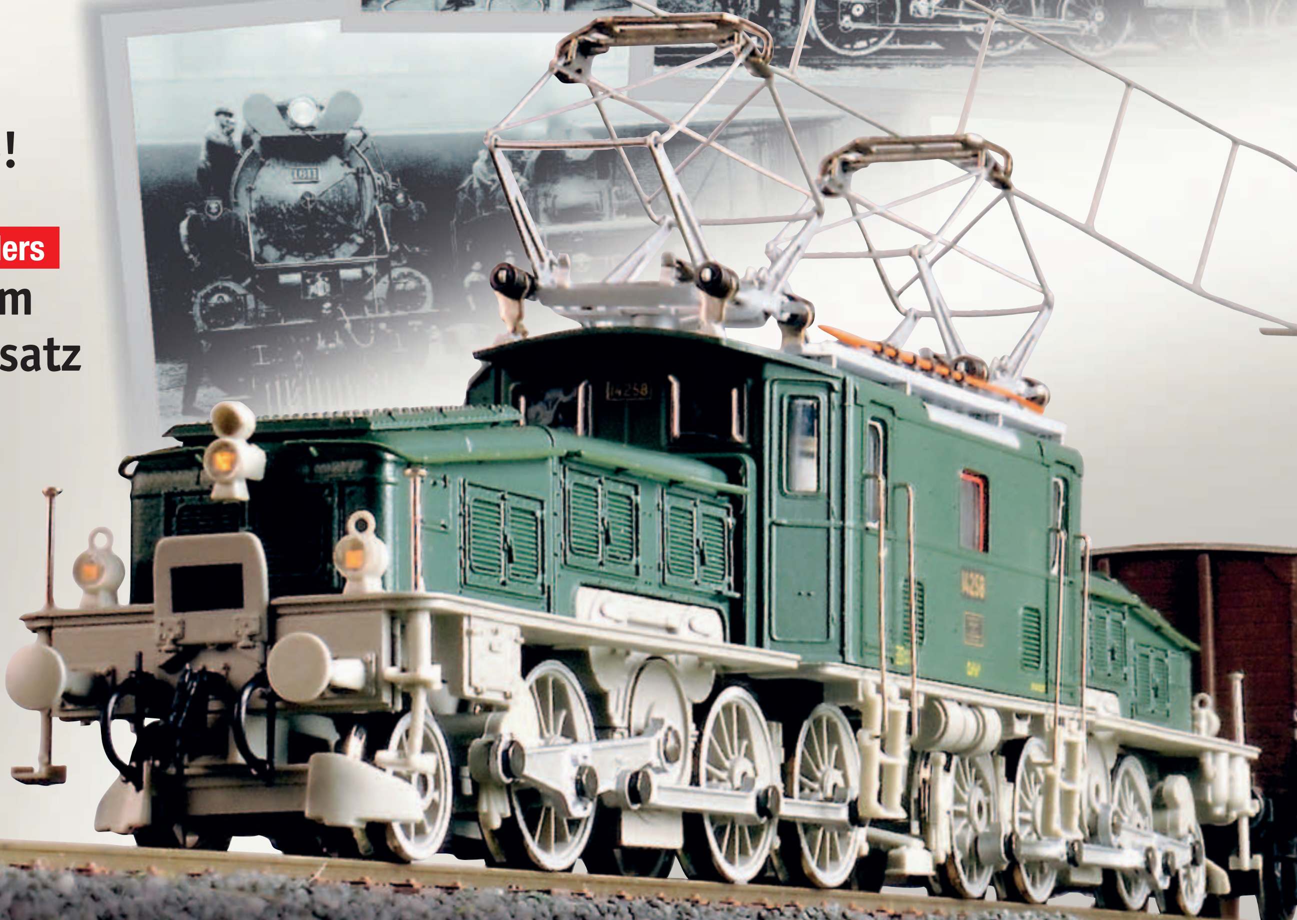
Baracken adé!

Ausbildung mal anders

Modellbahn im Hochschuleinsatz

WERKSTATT:

- Spezialkiste
- Ganzzug-Alterung
- Modellbahn-ABC



Das SLM-Vermächtnis

Einmalige Bilddokumente höchster Lokbaukunst

Inhalt



70 Geschichte erfahren

Auch wenn eine H0-Anlage 60 Jahre auf dem Buckel hat, kann sie immer noch moderne Akzente setzen.



Schweizer Präzision **78**

Wie lernt man Praxis im Eisenbahnbetrieb? Zum Beispiel an sogenannten Simulationsanlagen wie an der ETH in Zürich.



14 Top – wenn auch im Keller

Der Schweizer Lokomotivbau ist so gut wie Geschichte – nicht so jedoch das vorbildlich gepflegte SLM-Archiv.



Titel: Krokodil Roco.
Fotos: Frickel; SLM-Archiv.
Kl. Foto: Haucke



74 Markante Muster-Messe

Trotz Kaufzurückhaltung: Die Leipziger „Modell-Hobby-Spiel“ glänzte mit Neuheiten und Besucherrekord.

Neu an neuem Ort **28**

Die wechselvolle Geschichte der Cottbusser Bahnanlagen hatte im Empfangsgebäude von 1978 einen Höhepunkt.



Bahnwelt Aktuell

SCHWEIZ

Krokodiltreffen bei der Rhätischen Bahn

● Die Rhätische Bahn (RhB), Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB), SBB Historic und der Verein „Dampffreunde der RhB" unternahmen Anfang Oktober 2008 mit den letzten vorhandenen betriebsfähigen Krokodilen und historischen Zuggarnituren eine außergewöhnliche Reise durch die Schweizer Bergwelt unter dem Motto: Krokodiltreffen bei der RhB. Ausgangspunkt der etwa 675 Kilometer langen Reise war am 9. Oktober 2008 die Station Landquart. Mit den beiden Krokodilen Ge 6/6 I Nr. 414 und 415 und sechs Wagen begann der Zug seine Reise durch das Rheintal, weiter auf der Albulabahn nach Davos. Die vorgesehene Route durch das malerische Prättigau konnte der Zug wegen einer Fahrleitungsstörung bei Saas nicht befahren. Nach der Mittagspause fuhr der Zug zum ersten Höhepunkt der Reise, dem Wiesener Viadukt. Dort hatten die Teilnehmer die Gelegenheit, den Zug bei der Überfahrt auf dem Viadukt zu beobachten. Von Wiesen aus ging es nach Filisur, um von dort auf der Unesco geschützten Albulabahn weiter über Viadukte, Tunnel und Kehrschleifen nach St. Moritz zu fahren. Am zweiten Tag stand für die Teilnehmer die ebenfalls in der Unesco-Liste enthaltene Bernina-Bahn auf dem Programm. Das ursprünglich für diese Fahrt vorgesehene Bernina-Krokodil 182 war leider noch nicht fertig revidiert. So kamen die beiden gelben Bernina-Triebwagen ABe 30 und 34 zum Einsatz. Früh fuhr der Zug ab St. Moritz, über Pontresina nach Ospizio Bernina, vorbei an den Gletschern der Bernina-Gruppe und dem Lago Bianco. In Ospizio Bernina wartete als Ersatz für das Bernina-Krokodil 182 das kleine Bernina-Kroko 162, das sonst nur im Rangierdienst eingesetzt wird. Mit mehreren Wagen verkehrte der Zug dann über Alp Grüm in das Puschlav, nach Poschiavo zum Kehrviadukt in Brusio bis nach Tirano, dem Endpunkt der Bernina-Bahn. Auf der Rückreise nach St. Moritz wurde der Zugverband ebenfalls von den beiden Bernina-Triebwagen 30 und 34 befördert und als Vorspannlok diente das kleine Berninakrokodil 162 bis Poschiavo. Am Samstag fuhren zwei Züge, die jeweils mit einem Krokodil bespannt waren, durch das herbstliche Engadin nach Ardez beziehungsweise Scoul Tarasp. Lok 414 bespannte den Personenzug nach Scoul Tarasp, Lok 415 den Güterzug nach Ardez. Unterwegs überholten sich die Züge gegenseitig. Ein Postbus brachte die Eisenbahnfreunde zu den Fotostellen. Auf der Rückfahrt wurden dann beide Züge in Cinuos-chel zusammengehängt. Mit zwei Krokodilen und 14 Wagen fuhr der Zug dann nach Samedan, dem Endpunkt der Reise. Sehr früh mussten die Teilnehmer am Sonntag aufstehen. Der Tagesablauf hatte es in sich: Am letzten Tag bespannte das Krokodil 415 den „Alpine Classic Pullman Express" ab St. Moritz nach Disentis. Im Morgengrauen fuhr der Zug durch das von goldenen Lärchen geschmückte Val Bever und das Albulatal nach Filisur und weiter über Thusis nach Reichenau-Tamins. Nach einem Lokumlauf in Reichenau fuhr der Zug durch die Rheinschlucht



Der MGB-Nostalgiezug mit offenem Aussischtswagen am Zugschluss erreicht gerade Andermatt.



Foto: Oehler

Bei der Chemnitzer Parkeisenbahn gab es am 19. Oktober 2008 wieder Grund zum Feiern: Der kleine Henschel-B-Kuppler vom Typ „Riesa" feierte seinen 60. Geburtstag. Zudem wurde ein so genannter „Schienen-Kremser" in Betrieb genommen, der mit Unterstützung der Chemnitzer Braustolz-Brauerei aufgebaut werden konnte. Der „Schienen-Kremser" mit Bierfasswagen, geführt von der Henschel-Dampflok, fährt am Morgen des 19. Oktober an der Küchwaldwiese entlang.

BAHNPARK AUGSBURG

Teilübergabe erfolgt

● Am 17. Oktober 2008 hat die DB AG einen Teil des ehemaligen Bahnbetriebswerkes (Bw) an den Bahnpark Augsburg übergeben. Die Baudenkmäler mit Rundhaus, Dampflokhalle und dem Übernachtungsgebäude aus der Zeit der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahn (K.Bay.Sts.E.B.) sind nun für die Zukunft gesichert. Gefeiert wurde der Eigentumsübergang am 26. Oktober mit einem großen Bahnparkfest.



Die beiden RhB-Krokodile haben den Sonderzug auf dem Wiesener Viadukt am Haken.

nach Disentis. Hier stiegen die Teilnehmer in den Nostalgie-Zug der MGB um, welcher als Zuglok das BVZ-Krokodil Nr.15 hatte. Manche genossen die Fahrt im offenen Aussichtswagen am Zugschluss, andere fuhren mit dem Postbus zu verschiedenen Fotostellen. Für den MGB-Nostalgiezug endete die Fahrt in Andermatt und die Teilnehmer fuhren mit einem Regelzug nach Göschenen. Dort wartete das SBB-Krokodil Ce 6/8 II 14253 vom Depot Erstfeld mit historischen Plattformwagen auf die Fahrgäste, um über die nördliche Gotthardrampe über Wassen und Erstfeld nach Arth-Goldau zu fahren. Ab Arth-Goldau fuhr der Zug weiter nach Zürich. Dort endete eine außergewöhnliche Veranstaltung, die von verschiedenen Bahnen und Vereinen organisiert wurde.

Das kleine Bernina-Krokodil Nr. 162 führt den Sonderzug durch das sonnige Tirano.



Fotos (3): Nolte



Foto: Losh

Im Hafen von Hamm kamen am 29. September 2008 zwei Zementmühlen per Schiff aus Holland an. Sie wurden auf zwei zehnachsige Tieflafewagen Uaai verladen und von Hamm Rbf nach Neubeckum gefahren.

Augen zu, Augen auf!



Dr. Karlheinz Haucke

Es liegt nahe, angesichts der andauernden Bankenkrise und der Hochgeschwindigkeitskrise der Deutschen Bahn nach der Devise „Augen zu und durch“ zu verfahren. Umsomehr, als es erfahrungsgemäß uns steuerzahlenden Normalbürgern und -bürgerinnen verwehrt bleibt, Einfluss zu nehmen, wir aber die von hochdotierten Managern eingebrockte, wenig schmackhafte Suppe jeweils auslöffeln dürfen.

Ob Banker oder Bahnchef: Schuld sind immer die anderen, nie sie selbst. Und unsere Volksvertreter? Na ja, die machen genau das, was Vertreter gemeinhin tun!

Weil wir gerade beim Verkaufen sind, das ist auch immer ein Thema für den Modelleisenbahner und die Modelleisenbahnerin. Meist wird über Preise und Qualität diskutiert, wobei beide sich nicht selten in entgegengesetzte Richtungen zu entwickeln geneigt sind. Was allerdings für unsere Ansprüche an beide nicht minder, wenn auch exakt gegenläufig, gilt.

Der Verkauf von Modellbahnfirmen interessiert dagegen normalerweise eher nur am Rande. Je mehr Traditionsunternehmen freilich betroffen sind, desto beunruhigter zeigt sich auch unsere Hobbywelt. Zuletzt traf es auch Fleischmann.

Wie geht es nun aber bei Fleischmann ohne Horst weiter? Wird daraus etwa Fleischco oder Rocmann?

Reinhold Ott, in Personalunion Geschäftsführer bei der Modelleisenbahn GmbH und bei der Gebrüder Fleischmann GmbH & Co. KG, stellt sich unseren Fragen und formuliert überraschende Ziele.

Augen auf! Und siehe da: Im Advent bekanntlich nicht nur ein Lichtlein brennt!

Bahnwelt Aktuell

PRIVATBAHN

Erste ODEG-VT in Görlitz eingetroffen



Foto: Heilmann

VT 642 412/912 und 642 414/914 noch ohne Abnahme abgestellt im ehemaligen Bh Görlitz am 18. Oktober 2008.

● Seit Mitte Oktober befinden sich drei VT der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (ODEG) im derzeit noch von der Lausitzbahn genutzten Ex-Bh Görlitz. Im einzelnen sind dies die VT 642 412/912, 642 414/914 und der VT 642 415 / 915, die jedoch noch nicht in Dienst gestellt sind. Demnächst sollen auf den Strecken von Görlitz nach Zittau, Bischofswerda und Cottbus sowie von Cottbus nach Forst Personalschulungsfahrten durchgeführt werden. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2008 hat die ODEG gegen die Lausitzbahn beziehungsweise die DBAG auf diesen Strecken das Ausschreibungsverfahren gewonnen.

LUXEMBURG

Neues Fahrkartensystem eingeführt

● Der luxemburgische Verkehrsminister Lucien Lux eröffnete am 19. September 2008 eine neue Ära des luxemburgischen öffentlichen Personennahverkehrs. An diesem Tag startete das sogenannte E-Go-System offiziell. Dabei handelt es sich um ein elektronisches Fahrkartensystem, bei dem mittels RFID-(Radio Frequenzy Identification)-Chip und entsprechenden Lesegeräten die Fahrscheine der Fahrgäste berührungslos eingelesen werden können. Dazu werden vorher die Daten der verschiedenen Abonnements, Einzelfahrscheine, Fünfer- oder Zehner-Blocks auf eine Scheckkarten große RFID-Chipkarte übertragen. Beim Antritt der Fahrt wird die Chipkarte automatisch beim Vorbeistreichen am Lesegerät gelesen. Die verwendeten Karten können immer wieder neu geladen werden. Die neue elektronische Karte kann sowohl in den öffentlichen Bussen wie auch Zügen benutzt werden.



Foto: Bachtler

Im Rahmen einer Dampfsonderfahrt der Ulmer Eisenbahnfreunde erreichten 58 311 und 50 2740 am 20. September 2008, aus Karlsruhe kommend, den Hauptbahnhof Landau (Pfalz). Nach kurzer Wendezeit setzte der Zug seine Fahrt durch das Queichtal in Richtung Pirmasens Nord fort. Die im Vordergrund sichtbaren Formsignale werden im Zuge der Modernisierung der Strecke Neustadt – Landau im Jahr 2009 durch Lichtsignale ersetzt werden.

Alstom-Lint-Triebzüge der Bayerischen Regiobahn (BRB) lösen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember rund um Augsburg die DBAG-Desiros ab. Die BRB gewann dort nach Ausschreibung das Dieselnetz II. Die ersten neuen Triebzüge sind bereits am Lech angekommen.



Foto: Dollinger

Zwischenhalt

■ **TGV abgeschlepppt:** Am 22. September 2008 kam es im TGV 552 im Bahnhof Luxemburg zu Rauchentwicklung in einem Wagen. Die Feuerwehr musste einschreiten. Ursache für die Rauchentwicklung war ein Problem im Bereich der Heizungen. Der TGV wurde anschließend vom CFL-Triebwagen 2013 abgeschleppt.

■ **Seit 17. Oktober 2008** wird die Oderbrücke in Frankfurt mit neuen Überbauten versehen, weshalb die Strecke Frankfurt – Poznan (Posen) komplett gesperrt ist.

■ **Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen** (VDV) kritisierte die Debatte über eine Absage des Börsenganges von DB Mobility and Logistics und forderte ein Festhalten am Börsengang. Dieser sei der „logische nächste Schritt der Bahnreform“.

■ **In Thüringen** nahm ein Fahrgastbeirat bei DB Regio seine Arbeit auf. Er sieht sich als Vermittler zwischen den Belangen der Fahrgäste und der Geschäftsführung der DB Regio AG.

■ **Der Tunnelbahnhof in Halle-Neustadt** wird seit Mitte Oktober umgebaut. Mit rund 3,5 Milionen Euro soll der Bahnhof bis Mitte 2009 komplett saniert werden und neue Aufzüge erhalten.

■ **Die Øresundbrücke** von Dänemark nach Südschweden ist an ihre Kapazitätsgrenze gelangt und kann keine weiteren Güterzüge mehr aufnehmen: Vier Anträge auf Nutzung von Brückentrassen mussten schon abgelehnt werden. Derweil wurde



Foto: Böttger

Hinterherfahren ist im Gegensatz zum Mitfahren kein Genuss.

MUSEUMSBAHN

Schienen-Pappe

● Anlässlich des Heimatfestes „125 Jahre Stadtrecht Limbach" führte der Limbach-Oberfrohnaer Eisenbahnverein (LOEV) auf der ehemaligen KBS 526 zwischen Oberfrohna und Limbach am 27. und 28. September 2008 Pendelfahrten mit einem Schienentrabi (Gleiskraftrad Typ 1) des Eisenbahnmuseums Schwarzenberg (VSE) durch. Da der letzte Reisezug nach Oberfrohna am 15. Juni 1999 verkehrte, fuhr nach über neun Jahren damit wieder ein Schienenfahrzeug auf diesem Streckenabschnitt. Um die Entwidmung des Schienenweges zu verhindern, hat die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) die Strecke auf Pachtbasis von der DB AG übernommen. Die Stadt Limbach-Oberfrohna (mit etwa 26500 Einwohnern derzeit größte Kommune in Mitteldeutschland ohne Bahnanschluss) hält damit weiterhin an einer Schienen-Wiederanbindung fest.

bekannt, dass die Zufahrt zur geplanten Fehmarnbelt-Brücke auf dänischer Seite nicht als Hochgeschwindigkeitstrasse, sondern für 160 km/h ausgelegt werden soll.

■ **Die Fahrzeugtechnik Dessau (FTD)** soll einen rumänischen Investor als Käufer gefunden haben. Die FTD ist nach der Insolvenz wieder in den schwarzen Zahlen und soll auch mit dem neuen Eigentümer am Standort in Dessau gehalten werden.

■ **Der österreichsiche Unternehmer Hans-Peter Haselsteiner** (Strabag) will ab 2011 private Erste-Klasse-Züge zu niedrigen Preisen zwischen Wien und Salzburg anbieten. Dazu gründete er die „Rail Holding AG". Mit Doppelstockwagen und Kundenbegleitern erhofft er sich ein gutes Geschäft.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Aushilfe bei der NEG Niebüll

● Am 7. September 2008 hat die NEG Niebüll von der Hessischen Landesbahn den Triebwagen VT 71 leihweise übernommen. Dieser ergänzt seitdem den Fahrzeugpark der NEG. Die Leihdauer richtet sich nach der benötigten Zeit für die Hauptuntersuchung der NEG-Personenwagen. Beim VT71 handelt es sich um die Standardbaureihe 628/629. Dieser soll auch als Schlepptriebwagen für die IC-Kurswagen auf der Strecke von Niebüll nach Dagebüll eingesetzt werden. Man sei sehr froh gewesen, einen Triebwagen mit klassischen Kupplungen und Puffern gefunden zu haben, bekannte NEG-Geschäftsführer und -Eisenbahnbetriebsleiter Ingo Dewald, da moderne Triebwagen in der Regel nur über automatische Kupplungen verfügen. Für den Personenverkehr besitzt die NEG einen Tw und einen lokbespannten Zug, wobei die Personenwagen auch mit dem NEG-Triebwagen als Wendezug fahren können.



Foto: G. Habermann

Ein Hesse an der Nordsee-Küste: Am Ende seiner Einsatzzeit dort ist der Taunusbahn-VT auch sturmerprobt.

MUSEUMSVERKEHR

Seltener Gast

● Nur noch selten ist der Ex-DB-465 006 im Rhein-Main-Gebiet anzutreffen. Nach der leihweisen Übernahme des dem DB-Museum gehörenden Triebzuges durch die Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG) und anschließender Hauptuntersuchung ist er meist in und um Stuttgart unterwegs. Anlässlich einer Sonderfahrt der Deutschen Rentenversicherung brachte er Fahrgäste nach Mainz und wieder zurück nach Stuttgart. Die Stuttgarter SVG widmet sich schwerpunktmäßig dem Erhalt und Betrieb historischer Elektrotriebwagen, so verfügt sie mit dem 465005 über ein weiteres betriebsfähiges Fahrzeug dieser früher im Stuttgarter Vorortverkehr eingesetzten Baureihe.



Foto: Mike Heger

Bei der Rückfahrt durch Mainz-Weisenau führte der Weg für 465006 unmittelbar am Rheinufer entlang.

BAHNWELT AKTUELL



Im Oktober fanden Testfahrten mit dem Alstom-Lirex, dem zukünftigen „Fugger-Express“, zwischen dem Herstellerwerk in Salzgitter und Winsen an der Luhe statt. Zwei Garnituren passieren am 10. Oktober 2008 den Bahnhof Radbruch.

Foto: Brüggemann



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: SF DRS

Einen ungewöhnlichen Veranstaltungsort für eine der berühmtesten italienischen Opern wählte das Opernhaus Zürich. Im laufenden Bahnbetrieb führte man am 30. September 2008 die Oper „La Traviata“ am Zürcher Hauptbahnhof auf. Das denkwürdige Ereignis wurde live im Schweizer Fernsehen und im Kulturkanal Arte übertragen. An verschiedenen Standorten innerhalb des großen Bahnhofs wurde die Oper aufwendig inszeniert und die Fahrgäste und Besucher des größten Schweizer Bahnhofs wurden als Teil der Kulisse integriert. Da keine Publikumstribünen installiert waren, hatte man wohl den besten Genuss auf dem heimischen Sofa. Dennoch waren die meisten der vorbeikommenden Reisenden verwundert und begeistert zugleich. Wir wollen von Ihnen wissen, wer die Musik der Oper komponierte?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Dezember 2008 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee, oder an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Oktoberheft lautete: „Südkreuz/Papestraße“. Gewonnen haben: Ditschkowski, Rolf, 14612 Falkensee; Rabe, Christian, 59174 Kamen; Zühlsdorff, Dietrich, 18435 Stralsund; Steuer, Marina, 12101 Berlin; Holländer, H.-H., 39261 Zerbst/Anhalt; Feig, R., 99428 Gaberndorf; Baden, Alexander, 38176 Wendeburg; Penner, Michael, 86159 Augsburg; Schütte, Heinz, 13591 Berlin; Neumann, W., 12355 Berlin; Strunz, Nicole, 18106 Rostock; Winkler, Bernd, 06126 Halle; Thieme, Manfred, 04357 Leipzig; Berghahn, Bernd, 12524 Berlin; Fischer, Reinhard, 13589 Berlin; Jensen, Niels, 01307 Dresden; Ojen van, J.G., NL 3722 VG Bilthoven; Hesse, Peter, 01277 Dresden; Born, Walter, 07552 Gera; Werning, Diethelm, 48159 Münster.

HAMBURG

S-Bahn macht Klarschiff

Schmutz, Feuchtigkeit und Laub auf den Schienenköpfen bewirken besonders in den Herbstmonaten bei der Hamburger S-Bahn Traktionsprobleme, die häufig zu Verspätungen führen. Zur Abhilfe hatte die S-Bahn Hamburg GmbH bereits im zweiten Halbjahr 2007 ein Fahrzeug als Eigenentwicklung durch Techniker des Werkes Ohlsdorf umbauen lassen. Dazu wurde ein Mittelwagen der BR 473 010 verwendet, der aus dem im Juni 2007 verschrotteten Halbzug 472/473 010 entnommen wurde. Der Wagen wurde entkernt, anschließend mit zwei 5000 Liter fassenden Wassertanks, zwei Hochdruckpumpen, Stromrichter zur Energieversorgung sowie vier dicht über den Schienenköpfen angeordneten Strahldüsen an einem Drehgestell ausgerüstet. Die Fahrmotoren wurden stromlos geschaltet. Die Reinigung der Schienenköpfe erfolgt bei 40 km/h durch einen kontinuierlichen Sprühstrahl mit bis zu 500 bar Druck. Dafür wird normales Leitungswasser verwendet. Weichenabschnitte werden zur Erhaltung der Schmierstellen dabei ausgespart. Seine erste erfolgreiche Probefahrt, welche die Wirksamkeit des Reinungsprinzips bewies, absolvierte der neue Schienenreinigungszug bereits am 20. Dezember 2007 nach Poppenbüttel, damals noch in verkehrsroter Farbgebung. Für einen weiteren Einsatz im Netz war es aufgrund der winterlichen Jahreszeit aber schon zu spät. Für die diesjährige Herbstsaison erhielt das Fahrzeug zwischenzeitlich eine goldgelbe RAL-1004-Lackierung, die durch die werbewirksame Anschrift „Schienenreinigung/Die S-Bahn macht für Sie Klarschiff“ ergänzt wurde. Der Wagen 473 010 wurde am 8. August 2008 für die nächsten drei bis vier Monate zwischen die verkehrsroten ET 472 015/472 515 eingestellt und begann unverzüglich seine ersten Werksprobefahrten im Gleichstromnetz. Regelmäßige Einsätze (ohne Fahrgäste) sollen meist in den frühen und späten Betriebsstunden erfolgen.



Foto: Dube

Seit Ende August ist der unkonventionelle Schienenreinigungszug betriebsbereit.

BERLIN-BRANDENBURG

Zusammenstoß

● Zwei Regionalzüge stießen am Montagabend, 6. Oktober 2008, in Berlin-Friedrichsfelde am Biesdorfer Kreuz zusammen. Dabei wurde ein Lokführer verletzt. Die Doppeleinheit, bestehend aus 646 014 und 646 006, stand am roten Signal in Richtung Berlin-Lichtenberg, als 646 027 auf demselben Gleis von hinten auf den stehenden Zug auffuhr. Der Triebwagenführer des 646 027 konnte sich in letzter Sekunde durch einen Sprung in den Fahrgastraum retten und erlitt mehrere Verletzungen, unter anderen auch am Kopf. Fahrgäste wurden nicht verletzt: Es handelte sich um Leergarnituren , die auf dem Weg nach Berlin-Lichtenberg waren. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses waren Unfallursache und Schadenshöhe noch unbekannt.



Foto: Schreiber

Der Lokführer der linken Einheit (646 027) rettete sich mit einem Sprung in den Fahrgastraum.



Foto: Henschel

Die BFS-(Bürgerverein zur Förderung des Schienenverkehrs)-Bürgerbahn aus Brügge feierte am Wochenende, 4. und 5. Oktober 2008, ihr 30-jähriges Bestehen. Aus diesem Anlass pendelten 78 486 und die Reko-50 3655 aus Lengerich mit einem Sonderzug viermal zwischen Meinerzhagen, Brügge und Lüdenscheid.

BAHNWELT AKTUELL

ICE-KONTROLLEN

Ausfälle und Ersatzzüge



Foto: G. Habermann

Zwischen Stuttgart und Singen übernahmen Regio-Shuttle der Hohenzollerischen Landesbahn ICE-Kurse.

● Die DB AG hat die Sicherheitsüberprüfungen an ihrer ICE-Flotte nochmals ausgeweitet. Unmittelbar vor dem letzten Oktoberwochenende rief sie auch alle ICE-T-Garnituren (Baureihen 411 und 415) aus den Umläufen zurück und beorderte sie in die Werkstätten. DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn forderte von den Herstellern ultimativ Zusagen zur Dauerfestigkeit der Radsatzwellen und drohte mit Schadensersatzforderungen. Dagegen stellte das Bündnis „Bahn für alle" fest: „Das Problem möglicherweise nicht dauerfester Achsen der ICE-T und ICE3 wird seit Jahren in der Fachpresse diskutiert. Es steht aber zu vermuten, dass eine öffentliche Debatte mit Blick auf die Privatisierung unbedingt vermieden werden sollte."



Foto: Mann

Nagelneu präsentiert sich 183 500 des Kasseler Unternehmens MGW-Service. Die Viersystemlok wird derzeit von Rail Service Alexander Neubauer im Holzverkehr eingesetzt, sie besitzt auch Zulassungen für Österreich und Slowenien.

TOP und FLOP



TOP: Ausgeweitet

Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen: Im Verkehrsverbund-Flickenteppich von Baden-Württemberg haben sich die drei Verbünde Bodensee-Oberschwaben (Bodo), Naldo (Neckar-Alb-Donau) und DING (Donau-Iller) auf gemeinsame Anerkennung von Zeitkarten in den jeweiligen Grenzräumen geeinigt. Davon profitieren Pendler, Schüler und Auszubildende, die künftig nur mehr eine Zeitkarte benötigen.



FLOP: Rausgeschmissen

Obwohl Fahrgäste anboten, das Fahrgeld zu übernehmen, und obwohl nach Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) ein Zugbegleiter minderjährige Fahrgäste nicht ohne triftigen Grund von der Mitfahrt ausschließen darf, warf eine Zugbegleiterin ein zwölfjähriges Mädchen am Bahnhof Parkentin bei einsetzender Dunkelheit aus dem Zug. Es hatte sein Portemonnaie mit Fahrkarte und Geld vergessen und zudem ein Cello dabei!

Der Schwellenleger

Augen zu und durch?

● Stuttgart 21 und kein Ende: Dass Bahn und „Ländle" den Tunnelbahnhof unter allen Umständen wollen, ist bekannt. Dass sie dabei berechtigte Einwände geradezu reflexhaft beiseitewischen, auch. Stuttgart 21 steht nicht im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Wie die Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage von B90/Grüne mitteilte, sei die Deutsche Bahn AG Trägerin des Bauvorhabens. Trotz mehrfacher Warnung vor einer Explosion der Baukosten, die bei keinem Großprojekt der letzten zwei Jahrzehnte im Rahmen der Prognose blieben, zieht sich die Bundesregierung auf diesen Standpunkt zurück und verzichtet auf eine eigene Kostenschäzung – trotz zugesagter Beteiligung in Höhe von 500 Millionen Euro. Das Gelände, unter dem Stuttgart 21 entsteht, soll durch Einnahmen aus Immobilien refinanziert werden. Abgesehen davon, dass das bisher nirgendwo zu 100 Prozent geklappt hat: War da nicht gerade irgendwas mit „Immobilien" und „Krise"? Braucht man in Zeiten drohender Stagnation tatsächlich neue leerstehende Bürobauten? Die Regierung verfährt lieber nach dem Motto „Augen zu und durch". Das sahen rund 5000 Menschen am 11. Oktober anders und protestierten gegen Stuttgart 21 nach der Devise: „Wir lassen Stuttgart 21 hochgehen!"



Foto: Jürgens

Ein Zug der Usedomer Bäderbahn (UBB) erreicht am 20. September 2008 den neuen Endbahnhof Swinoujscie Centrum: Mit halbjähriger Verspätung wurde an diesem Tag nun endlich der Abschnitt Ahlbeck/Grenze nach Swinemünde der UBB eröffnet. Verzögerungen mit der Genehmigung der polnischen Behörden waren die Ursache. Der Abschnitt ist 1,4 Kilometer lang und kostete 2,3 Millionen Euro.



Foto: Dollinger

Eiligst werden bei Siemens derzeit die 50 von der Leasinggesellschaft MRCE-Dispolok bestellten ES64F4 gebaut, darunter auch 20 Maschinen in der neuen Version IV speziell für Italien und Polen. ES64F4-400, zuvor bezeichnet als ES64F1-001, wurde bereits Ende September nach Polen für Zulassungsfahrten überführt. ES64F4-022 weilt derzeit in Ungarn, hat dort aber bislang keine Zulassung. Neben MRCE hat die Muldentalbahn MTEG eine F4 bestellt und eine Bahngesellschaft in Rumänien zwei.

POLEN

Baureihe SU 46 im neuen Lack

● Der Geschäftsbereich Cargo der polnischen PKP lässt bei Hauptuntersuchungen (HU) die Lokomotiven in ein neues Farbdesign umlackieren. Erste Lok der Baureihe SU 46, die nach einer HU das neue Kleid in Blau mit grünem Zierstreifen und schwarzen Drehgestellen erhalten hat, ist die SU 46 048 des Depot Czerwiensk. Sie ist eine der vier Lokomotiven mit Deutschland-Zulassung für den IC von Hamburg über Berlin, Cottbus und Forst nach Krakau und den Regionalzug Zagan – Cottbus – Zagan. Zum Einsatz kommen dabei die Loks bis nach Cottbus. Die HU wurde im Werk PESA Bydgoszcz S.A. am 15. Oktober 2008 abgeschlossen.

Foto: Heilmann



Der erste Einsatz im neuen Farbdesign nach Deutschland fand am 18. Oktober 2008 vor dem Regionalzug Zagan – Forst nach Cottbus statt.

Bahnwelt Aktuell

Zeitreise



Februar 1979: Am diesmal orangenen Bock mit VT-Beiwagen zieht SVT 175 „Vindobona“ vorbei.

Blankenfelde: Vom Bock zur S2

Teilung und Mauerbau hatten im Berliner Raum manches Kuriosum zur Folge. Dazu gehörten mehrere kurze Stichstrecken vom Rande (West-)Berlins in die DDR-Bezirke Frankfurt (Oder) und Potsdam. Die kürzeste von ihnen war die zum Berliner S-Bahn-Tarifbereich gehörende Kursbuchstrecke 118 (ab 1968) zwischen Blankenfelde und Mahlow, gerade einmal zwei Kilometer lang und im Inselbetrieb, einen Übergang zur vorbeiführenden Hauptstrecke gab es nur über Umwege. Interessant wurde der Streckenstummel durch die dort eingesetzten Fahrzeuge. Meist übernahm eine Rangierlokomotive mit einem oder zwei Personenwagen, sehr häufig einem ehemaligen VT-Beiwagen, das Zuggeschäft. Wegen den in den 1960er-Jahren meist blau lackierten Rangierloks der Baureihe V15 hatte die stattliche Garnitur bald ihren Spitznamen weg: „Blauer Bock“. Erfreulicherweise ging es nach Wende und Vereinigung für Berliner S-Bahn-Verhältnisse recht schnell: Schon seit August 1992 kann man von der City wieder nach Blankenfelde fahren. Ob es jemals weiter geht, nach Rangsdorf etwa, ist völlig offen.

Fotos: A. Mehnert (o.), B. Schulz (u.)



Seit August 1992 fährt die S-Bahn wieder durch bis Blankenfelde, das Umsteigepunkt zwischen S-Bahn und Regionalverkehr geworden ist.

BADEN-WÜRTTEMBERG

MAN-Sonderverkehr

Die Hohenzollerische Landesbahn (HzL) veranstaltete unter dem Motto „Mit dem Schienenbus durchs Eyachtal!“ am Sonntag, 28. September 2008, und Freitag, 3. Oktober 2008, Pendelfahrten mit ihren historischen MAN-Triebwagen. Die Züge verkehrten im Zweistunden-Takt zwischen Eyach und Hechingen von 8 bis 18 Uhr. Nach vielen Jahren gab es kurzzeitig wieder umfangreichen Planverkehr auf dieser Strecke, die sonst nur von einzelnen Sonderzügen und einem Güterzugpaar pro Tag von der Saline in Stetten nach Hechingen befahren wird.



Foto: Groß

Wie auf der Modellbahn: MAN-VT in Haigerloch.

SCHWEIZ

Volldampf für die C5/6

Wieder einmal: Am 27. September 2008 dampfte die C 5/6 2978 „Elefant“ von SBB Historic für eine öffentliche Fahrt des Veranstalters Railway von Biel aus ins Val-de-Traves, wo die Fahrgäste die Asphalt-Minen von La Presta in der Nähe von Travers besuchten. Die Dampflok mit vier Wagen des „Schnellzug 1930“ wurde von ihrem Depot-Standort Delémont am frühen Morgen nach Biel überführt, bevor sie um 10 Uhr die bis zu 25 Promille steile Rampe nach Travers in Angriff nahm – kein Problem für den Kraftprotz, momentan größte noch betriebsfähige Dampflok der SBB. Nach dem Aussteigen der Fahrgäste in La Presta fuhr der Zug nach Fleurier zum Wasserfassen und zur Mittagspause. Mangels Drehscheibe am Endziel erfolgte die Rückreise mit dem Tender voraus.

Die C 5/6 verlässt einen Kurztunnel gleich unterhalb von Champ-du-Moulin in der Steigung nach Travers.

Foto: Armin Schmutz



FERNVERKEHR

Neue Loks für den Berlin-Warschau-Express

Foto: Schreiber



186 135 in Berlin-Friedrichshagen am 16. Oktober.

● Die DBAG führte am 16. Oktober 2008 erstmals Personalschulungsfahrten mit der Bombardier-Baureihe 186 zwischen Berlin-Rummelsburg und Frankfurt (Oder) durch. Loks dieses Typs werden ab 2008/2009 die Baureihen 234 und 180 vor dem Berlin-Warschau-Express ablösen. Grund sind die Störanfälligkeit der Baureihe 180, das Ablaufen der Revisionsfristen bei der Baureihe 234 und die Verfügbarkeit der 186.

EISENBAHN-ROMANTIK

Winter-Staffel 2008/9



● Aufgrund eines neuen SWR-Sendeschemas wird Eisenbahn-Romantik zukünftig in Staffeln zu 12 Folgen ausgestrahlt. Sendetermin jeweils sonntags 16 Uhr. Die nächste Staffel beginnt am 23. November und beinhaltet zusätzlich attraktive Weihnachtssendungen. Die Themen:

23.11.08 – Folge 684	Rheingold - eine Legende wird 80
30.11.08 – Folge 685	Expedition Sandträsk
07.12.08 – Folge 686	Mit Volldampf durch die Toskana
14.12.08 – Folge 687	Adventsdampf
21.12.08 – Folge 688	Bahnen unterm Weihnachtsbaum
11.01.09 – Folge 689	Die Bahn auf dem Damm - Das RTM-Museum in Südholland
18.01.09 – Folge 690	Durch die Schluchten des Zentralmassivs
25.01.09 – Folge 691	Eine Lady macht Dampf
01.02.09 – Folge 692	Spielzeugträume aus Weißblech
08.02.09 – Folge 693	Baltisches Schmalspurmärchen
15.02.09 – Folge 694	Nürnberger Spielwarenmesse 2009
22.02.09 – Folge 695	Wüsten, Loks & Dromedare

Zusätzliche Weihnachtssendungen:
24.12.08 16.00 h Bahnzauber am Heiligen Abend (60 Minuten)
27.12.08 07.45 h Modellbahnmärchen Miniatur-Wunderland (75 Minuten)
28.12.08 15.35 h Auf den Spuren des Orient-Express (85 Minuten)

Weitere Infos unter www.eisenbahn-romantik.de

SWR» FERNSEHEN

Die lange Zeit in der Berliner Monumentenhalle abgestellte 01 173 wurde Ende September auf das Gelände des Deutschen Technik-Museums überführt, um die Rollfähigkeit zu testen. Vom 11. bis 13. Oktober wurde sie ins Süddeutsche Eisenbahnmuseum nach Heilbronn überführt, wo sie betriebsfähig aufgearbeitet werden soll.

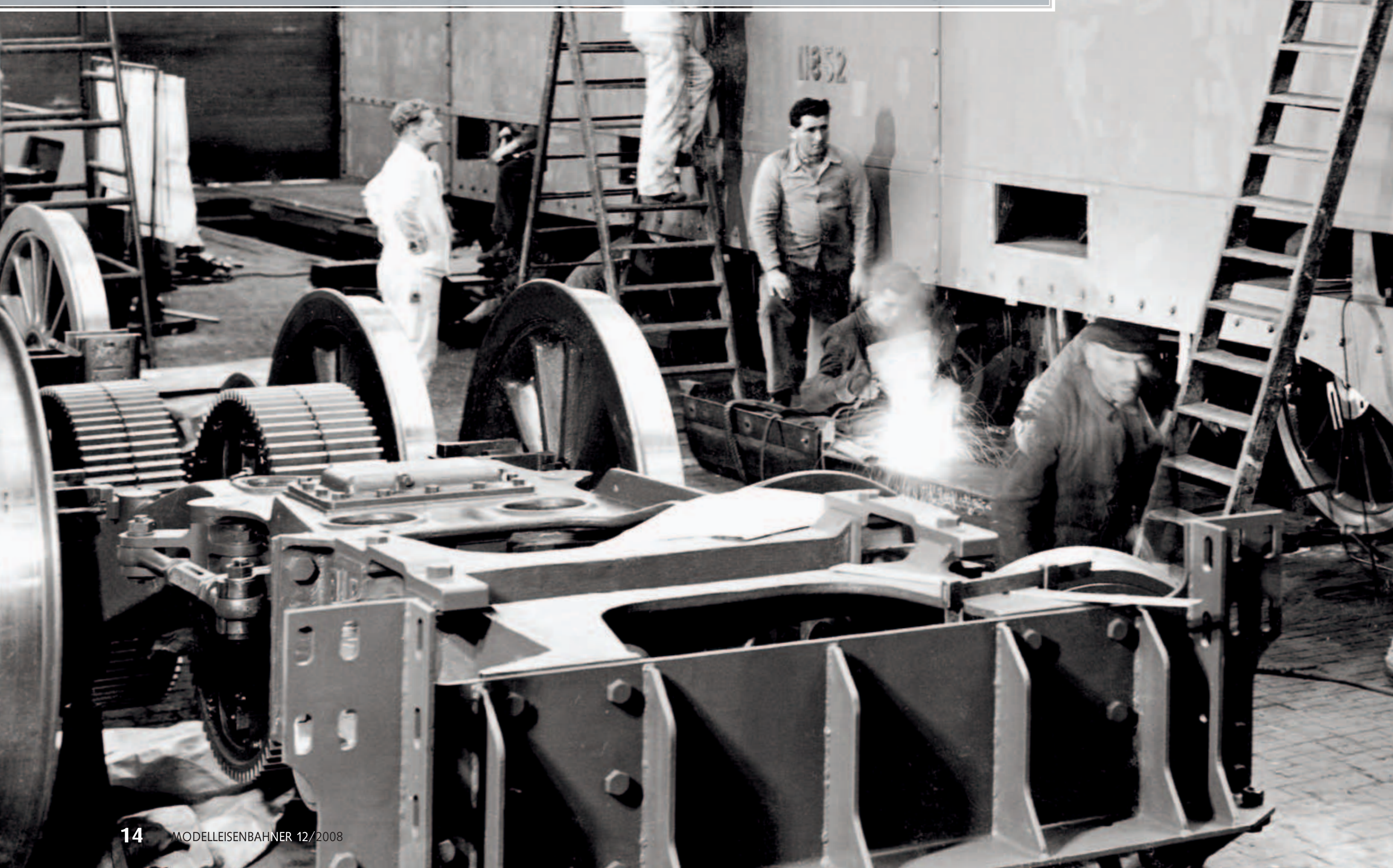


Foto: Schulz

Ein Archiv ist in gute Hände gekommen

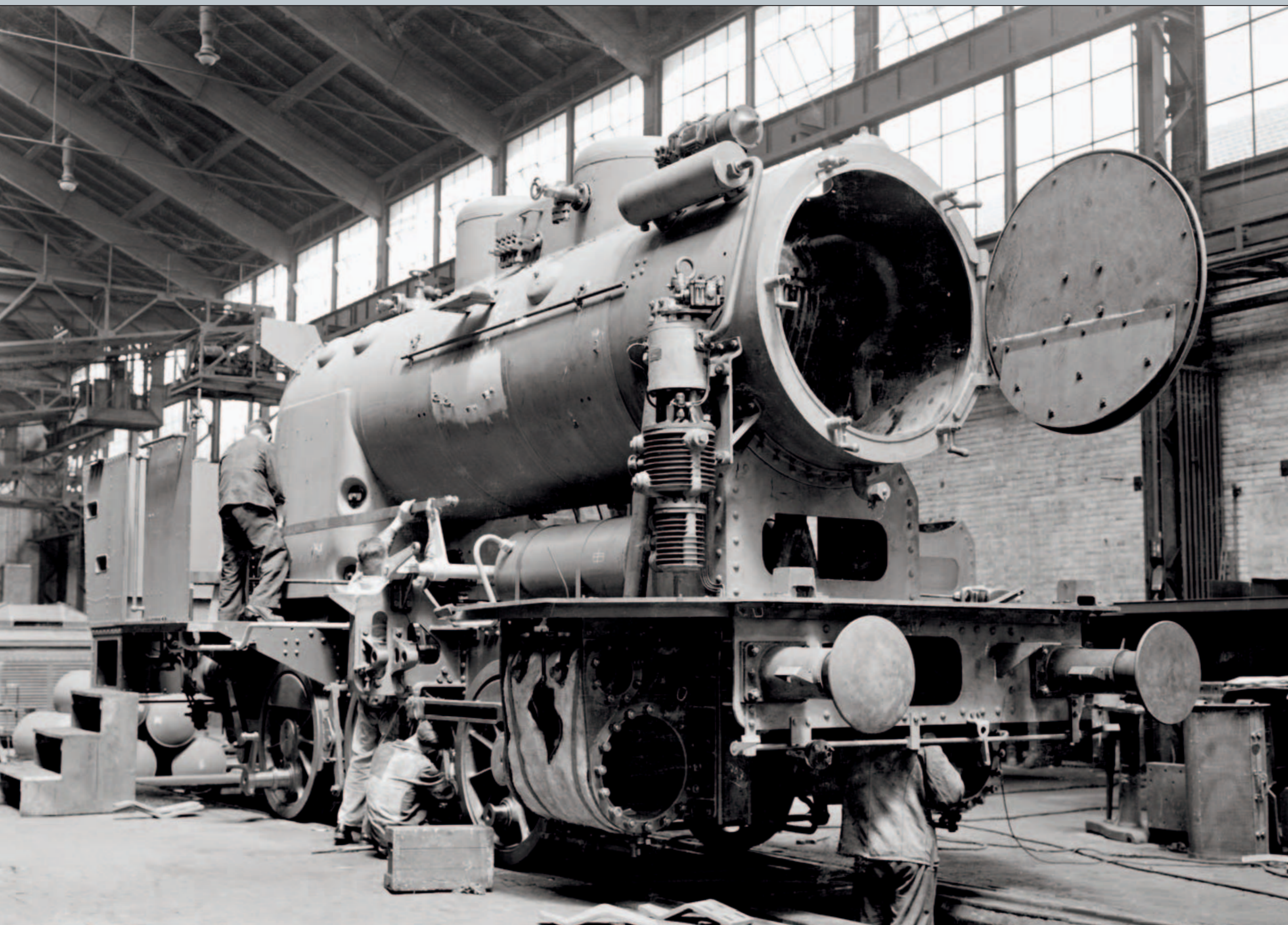
Eine Frage des Respekts

Das umfangreiche Archiv der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) konnte dank der Stiftung SBB Historic fast vollständig an seinem Ursprungsort erhalten werden. →





Im Januar 1939 nimmt die legendäre Landi-Lok, Ae 8/14 11852, Gestalt an. Sie war zur damaligen Zeit die stärkste E-Lok der Welt.



Nicht so neutral wie gedacht: Bei der SLM wurden in der Zeit des Dritten Reiches im Auftrag der deutschen Firma Jung, Jungenthal, die so genannten Göring-Loks gebaut.

Was fällt Ihnen zur Schweiz ein? Berge, Schokolade, Käse und Banken? Leser des MODELLEISENBAHNER denken sicherlich unmittelbar auch an die SBB, die RhB und andere Bahngesellschaften. Weit über ihre Grenzen hinaus ist die Schweiz für ihre zuverlässigen Bahnen berühmt.

Das kleine Land im Herzen Europas war bis vor einem guten Jahrzehnt auch bedeutender Produzent von Schienenfahrzeugen. Wer kennt nicht das Krokodil oder den Roten Pfeil? Während die Schienenwege bis heute legendären Ruf genießen, hat sich die Nation mit Ausnahme von Stadler Rail vom Schienenfahrzeugbau weitgehend verabschiedet. Viele der ehemaligen Fahrzeughersteller wurden in multinationalen Megakonzernen wie ABB, Alstom oder Bombardier verwässert. Einst klangvolle Namen wie Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) oder auch Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) sind verhallt.

Bei Fusionen und Insolvenzen gehen neben Arbeitsplätzen meist auch Erinnerungen verloren. Wer heute Winterthur besucht, kann sich kaum mehr vorstellen, dass bis in die 1990er-Jahre im Stadtzentrum Lokomotiven produziert wurden. Die ehemaligen SLM-Hallen sind größtenteils umgewidmet oder abgerissen. Wo einst Dieselmotoren montiert, Lokkästen genietet und Kessel geschmiedet wurden, produzieren heute Werbeagenturen Prospekte oder zogen betuchte Bürger in schicke Lofts ein.

Mit den Gebäuden, Arbeitsplätzen und Erinnerungen gehen oftmals auch die Archive der abgewickelten Unternehmen verloren, wandern ins Altpapier oder werden in alle Winde verstreut. So wäre es beinahe auch dem Archiv der SLM ergangen. Das Interesse der Neueigentümer galt vor allem den Plänen der jüngeren Fahrzeuge, die heute noch im Einsatz sind. Loks, die gar vor dem Zweiten Weltkrieg für den Export nach Übersee gebaut wurden, stoßen nur auf geringes Interesse bei kostenorientierten Managern.

Es geht mehrere Stufen in den Keller hinab, so wie man es bei einem Ar-

chiv erwartet. Eine schwere Stahltür schützt das kostbare Innere. Im Vorraum wird einem die tatsächliche Größe zunächst nicht bewusst. Hier ist das Reich von Liliana Beraldo, die seit vielen Jahren das SLM-Archiv betreut und es wie ihre Westentasche kennt. Auch wenn die Räume nicht klimatisiert sind, sorgen dicke Mauern und die Kellerlage für konstante Luftfeuchtigkeit und Temperatur. Die Besuchernase wittert trockene, saubere Archivluft. Ein Blick um die Ecke zeigt einen langen Gang ans andere Ende des Raumes und offenbart die wahren Dimensionen. „Fast alle Besucher, die hierher kommen und eigentlich nur einen Plan wollen, sind beeindruckt von der Atmosphäre. Wollte man einen Spielfilm mit einer Archivszene drehen, wäre das der ideale Platz", ist Christian Zellweger, der für Kundenanfragen zuständig ist, überzeugt.

Fast 6000 Triebfahrzeuge wurden bei SLM in Winterthur gebaut, viele in kleinen Serien, Spezialanfertigungen, Einzelstücke. Hier wird ihr Vermächtnis hinter zahlreichen blassgrünen Schranktüren und in ebenso vielzähligen Kladden und Schubladen bewahrt. „Es existieren die Zeichnungen von 1871 an; ab der Rigi-Bahn-Lok 7, die die SLM-Fabriknummer 1 trägt", so Zellweger. Die Pläne aller SLM-Fahrzeuge, tausende Fotografien der Loks, aber auch eine Vielzahl von Ordnern, in denen auf Schwarzweiß-Bildern die Entwicklung des Arbeitslebens in den vergangenen Jahrzehnten dokumentiert ist, lagern hier. Ebenso findet man Veträge, SLM-Publikationen und Werbematerial aus vielen Jahrzehnten Schweizer Lokomotivbau.

Die SLM, die oft nur als die „Loki" bezeichnet wurde, gehörte zwar seit 1961 zu Sulzer, das wurde öffentlich aber nie wirklich wahrgenommen. Die beiden Winterthurer Platzhirsche Sulzer und SLM lagen die längste Zeit ihres Bestehens im Clinch. „Das hatte mit der Gründung der SLM durch den Briten Charles Brown (1827 bis 1905) im Jahr 1871 zu tun", erzählt Thomas Köppel, Historiker und stellvertretender Geschäftsleiter von SBB Historic: „Brown arbeitete zuvor 20 Jahre bei Sulzer und die SLM-Gründung wurde dort als großer Verrat angesehen." Als die SLM begann, neben Lokomotiven auch Dampfkessel in Konkurrenz zu Sulzer zu bauen, veranlasste dies →


Foto: Zellweger

Der britische Ingenieur Charles Brown gründete die SLM. Sein Portrait hängt noch heute im Winterthurer SLM-Archiv.



Ein Ae 6/6-Drehgestellrahmen wird in die Achsen eingelassen. Korrekt gekleidete Ingenieure überwachen den Vorgang.



Das riesige SLM-Areal prägte gemeinsam mit der Sulzer-Fabrik mehr als ein Jahrhundert das Stadtbild von Winterthur.

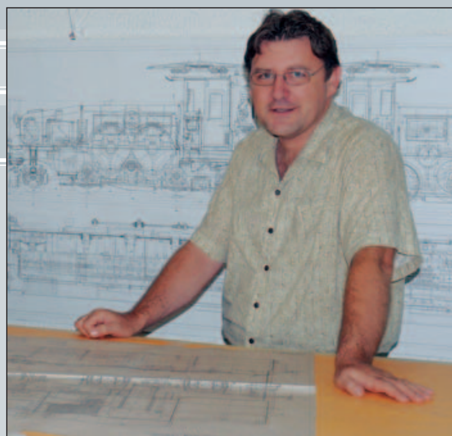
Was von der Schweizer Schienenfahrzeugindustrie blieb

Ateliers de Sécheron aus Genf, Brown, Boveri & Cie (BBC) in Baden, Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) in Zürich, Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG Schlieren (SWS), Schindler (Pratteln/SWP), Schweizerische Industriegesellschaft (SIG) Neuhausen, Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) und Sulzer, beide aus Winterthur, klangvolle Namen, die heute nichts oder nur mehr wenig mit der Eisenbahn zu tun haben, falls sie noch exisitieren. Sécheron (1970) und MFO (1967) wurden zunächst in der BBC integriert. BBC verschmolz 1988 mit dem schwedischen Asea-Konzern zu ABB. Die ABB brachte 1996 die Eisenbahnsparte in das gemeinsam mit dem Daimler-Konzern gegründete Unternehmen Adtranz ein, das seit 2001 zu Bombardier gehört. Auch den bekannten Waggonherstellern ging es nicht besser: Die SIG ging zu Fiat (1995) und dann zu Alstom (2000). SWP-Pratteln übernahm Bombardier. Die SWS wurde 1960 von SWP geschluckt und 1985 dicht gemacht. SWP übernahm 1987 auch die Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein (FFA). Das Unternehmen wurde 1996 an Adtranz verkauft und gehört heute ebenfalls zu Bombardier. Das Altenrheiner Werk kam 1997 zu Stadler und ist nun eines der Zentren des heute größten Schienenfahrzeugherstellers der Schweiz. Ob in Zürich-Oerlikon oder Winterthur, Genf oder Schlieren, was blieb, sind beinahe nur mehr Erinnerungen.


Foto: Zellweger

Der Rote Pfeil, ein Meilenstein des Schweizer Fahrzeugbaus.


Die Regale hinter den pastellgrünen Türen sind mit Mappen voller Pläne gefüllt.


Thomas Köppel ist bei SBB Historic verantwortlich für die Infothek und das SLM-Archiv.


Christian Zellweger betreut die Anfragen an das SLM-Archiv. Bisher konnte er alle Kundenwünsche erfüllen.


Pläne, Pläne, Pläne. Dazu findet man noch Alben mit Bildern und Kladden mit Verträgen und offiziellem Schriftverkehr.


Fotos (5): Alkofer

Heinrich Sulzer-Steiner 1874 zum Ausspruch: „Jetzt hat der Krieg begonnen." Das hielt sich bis ins 20. Jahrhundert. Bei offiziellen Anlässen in Winterthur kamen stets entweder die Sulzer- oder die SLM-Vertreter. „1961 gab es einen Aktienstreit, der für die SLM schlecht ausging und dazu führte, dass Sulzer sie übernahm", berichtet Köppel.

Als in den 1990er-Jahren die Schweizer Eisenbahnindustrie auseinanderbrach und SLM die Produktion einstellen musste, wurde 1998 ein Mehrfachsplit gemacht: Das Engineering ging über den Umweg Adtranz zu Bombardier. Die Fabrik wurde, stark verkleinert, im Rahmen eines Management-Buyouts abgestoßen. Dabei entstand die Winpro, die später von Stadler-Rail übernommen wurde. Die frühere SLM-Messtechnik heißt heute Prose. Etwa 200 Beschäftigte hat Stadler-Winpro heute in Winterthur. Die SLM hielt in ihren besten Tagen mehrere tausend Mitarbeiter in Lohn und Brot!

Trotz aller Aufspaltungen blieb das SLM-Triebfahrzeugarchiv mit einer Ausnahme komplett; lediglich die Pläne der Zahnradfahrzeuge sind heute bei Stadler Rail. Sulzer machte sich gemeinsam mit Bombardier auf die Suche nach einem neuen Hausherrn für das Archiv. Dem Verkehrshaus in Luzern und dem Staatsarchiv in Zürich war die SLM-Sammlung jedoch eine Schuhnummer zu groß. In die Zeit der Suche fiel auch die Gründung der Stiftung Historisches Erbe der SBB (SBB Historic).

An fast allen Schweizer Lokomotiven war die SLM beteiligt; bei Dampfloks zumeist komplett und bei Diesel- und vor allem E-Triebfahrzeugen in der Regel als Erbauer des so genannten mechanischen Teils. Das historische Erbe der SLM deckt sich somit zu einem großen Teil mit der Geschichte der SBB. So entstand die Idee, das SLM-Archiv in der Stiftung SBB Historic zu integrieren. Aber SLM war mehr als der Erbauer von SBB-Triebfahrzeugen, auch Schweizer Privatbahnen gehörten zu den Kunden und SLM exportierte in die ganze Welt von Chile über Äthiopien bis Indonesien. „Konnte die Bewahrung dieses Teils Aufgabe der Stiftung sein?", fragte man sich laut Thomas Köppel bei SBB Historic. „Wir waren uns aber sehr rasch einig, dass man die einmalige Gelegenheit nutzen und das Archiv komplett erhalten muss. Nebenbei waren wir uns auch nicht ganz sicher, ob wir selbst noch alle Pläne besitzen", so Köppel: „Die SBB-Werkstätten wurden so häufig reorganisiert, dass wir Mühe haben, alle Pläne zu vereinen."

„Bei Sulzer und Bombardier staunte man nicht schlecht, als wir damals sagten, das Archiv nehmen wir gerne, aber wir möchten auch noch Geld dazu", erinnert sich Köppel schmunzelnd. Beide Firmen sahen dann aber ein, dass ein gewisser Erhaltungsbeitrag sinnvoll ist. Zunächst sollte SBB Historic nur das Archiv bis in die 1960er Jahre erhalten, man einigte sich aber später darauf, dass das gesamte Archiv bis 1998 zusammen bleibt, jedoch jüngere Konstruktionen eine Sperrfrist erhalten. Kurioserweise bekommen die SBB hier keine Pläne für ihre moderne Baureihe 460, sondern müssen sich dazu an Bombardier wenden. „Da hab, ich manchmal ein wenig Erklärungsbedarf gegenüber meinen Kollegen bei den SBB. Bombardier hat das aber mit Recht verlangt, denn es gibt ja noch Unterhaltsverträge", erklärt Köppel. Das Schweizer Archivgesetz sieht in solchen Fällen eine Sperrfrist von 30 Jahren vor, „und die haben wir analog übernommen", so Köppel.

Dramatisch ist dies nicht. Die letzten Re 6/6 wurden 1982/83 geliefert,


Traktoren baute die SLM ebenfalls, wie die Dreirad-Trecker aus dem Jahr 1934 zeigen.

Äthiopien-Loks bei der Probefahrt auf der Bernina-Bahn: 1950/51 baute man zwölf Stück für die Chemins de Fer Franco-Éthiopien.

ein Ende der Sperrfrist ist in Sicht, und Eisenbahnfreunde können stets so genannte Zusammenstellungszeichnungen mit Seiten-, Front- und Dachansicht erhalten. „Die meisten Kunden wollen eine Zusammenstellung. Das reicht, um ein Modell nachzubauen. Nur die 5- und 7,25-Zoll-Bahner interessieren sich für weitere Details von Rahmen, Fahrwerk und Steuerung“, berichtet Zellweger aus Erfahrung.

„Und am Ende haben wir noch einen substantiellen Beitrag in Franken erhalten, der für einige Jahre die Miete trägt“, erinnert sich Köppel. Ein Umzug in ein SBB-Gebäude ist eine Überlegung, würde aber die Aufgabe der Räume in Winterthur bedeuten und somit die Auflösung des letzten original erhaltenen Industriearchivs in der Schweiz. „Wir arbeiten hier noch nahezu zu 100 Prozent auf Papier. Zwar sind wir gerade dabei, einiges elektronisch zu sichern, aber noch arbeiten wir mit Papier. Das hat auch Vortei- →

Ein „italienischer Fremdarbeiter“, so die damals offizielle Bezeichnung, arbeitet im Februar 1952 in der SLM-Kontrolle.



Gezeichnete Meisterwerke namenloser Experten lagern im SLM-Archiv

Fotos (12): SLM-Archiv/SBB Historic

Für Schnellfahrversuche mit 200 km/h zwischen Bamberg und Forchheim erhielt Ae 6/6 11414 spezielle Drehgestelle.

le. Es ist auch aus Kostengründen nicht vorgesehen, eine vollständige elektronische Sicherung vorzunehmen und sie ist auch nicht nötig. Pläne, die schlecht in Schuss sind, kopieren wir auf archivsicheres Papier. Die einzige Gefahr wäre ein Brand. Aber das Sicherheitskonzept ist gut. SLM ist jetzt seit 140 Jahren hier und das Archiv war auch schon immer da", zeigt sich Köppel optimistisch.

Zumindest eine Schutzbrille trägt dieser Arbeiter beim Abstechen von Flüssigeisen.



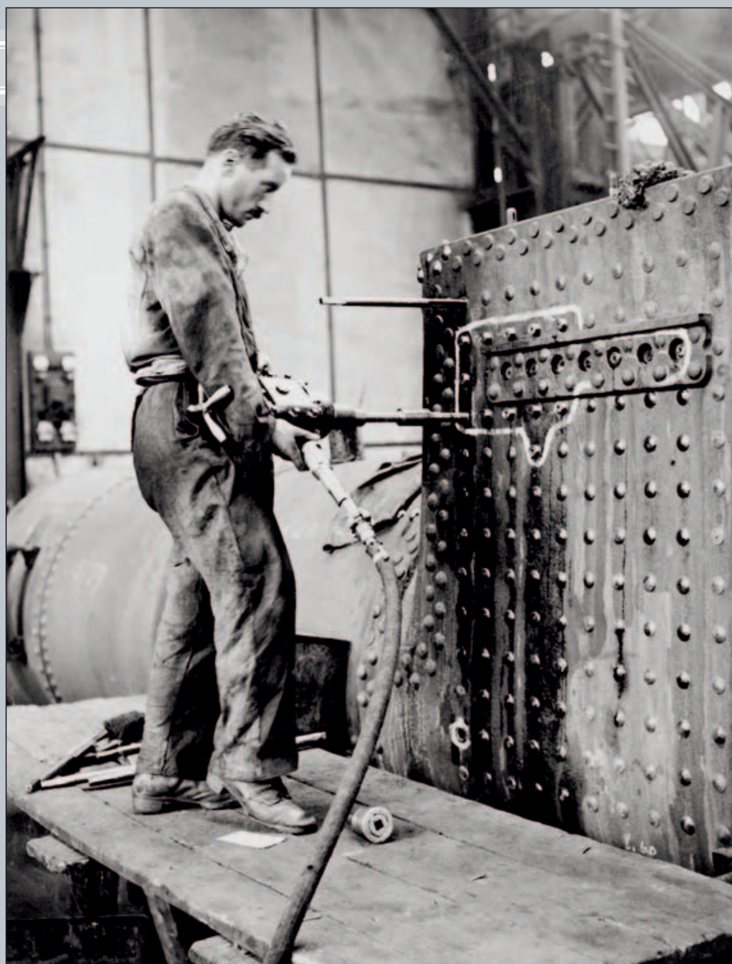
Bei SBB Historic ist man noch immer dabei, sich einen genauen Überblick über die archivierten Schätze zu machen: „Noch längst ist nicht alles gesichtet. Von etwa 11000 Fotos, die chronologisch sortiert sind, wurde etwa ein Drittel auf einer Excel-Liste katalogisiert", laut Köppel. Doch der größte Schatz sind die Pläne. „Wenn man sich etwa die Zusammenstellungszeichnung des Krokodils anschaut, dann behaupte ich, das ist nicht nur eine Zeichnung, das ist ein Kunstwerk. Wenn man sich vorstellt, wie sie entstanden – ohne CAD (computer aided design), mit Reißfeder und Tusche statt Rapidograph", begeistert sich Christian Zellweger, während er die Badehandtuch große Papierrolle ausbreitet: „Man sieht auf den Zeichnungen nirgends einen Ansatz. Meistens ist eine Hälfte der Zusammenstellungen eine Ansicht, auf der wichtige Komponenten des Innenlebens einer Lok als Unsichtbare in gestrichelten Linien dargestellt sind. Das räumliche Vorstellungsvermögen der Zeichner, teils aus Hunderten von Einzelzeichnungen eine perfekte Zusammenstellung zu kreieren, ist eine riesige gedankliche Leistung." Im heutigen PC-Zeitalter flößen die Pläne, die auch im kleinsten Detail mit unglaublicher Akribie gezeichnet sind, dem Betrachter schlicht Ehrfurcht ein.

„Unter historischen Gesichtspunkten könnten wir es uns einfacher machen: Wir bewahren die Zusammenstellungen auf und behalten drei bis vier Exemplare von gesamten Plansätzen, das heißt im Fachjargon Sampling. Den Rest könnte man fortwerfen. Aus Historikersicht wäre das korrekt. Aber es hätte drei gravierende Nachteile: Es gäbe kein funktionierendes Archiv mehr, man hätte keine Möglichkeiten

mehr, bei Fahrzeugreparaturen zu helfen und es geht eben auch um die Hochachtung und den Respekt vor der Leistung der Ingenieure und Zeichner", unterstreicht Köppel.

Das Bewusstsein für den immateriellen, gesellschaftlichen Wert eines Archivs ist heutzutage nicht mehr weit verbreitet. Dessen Daseinsberechtigung kann aber nicht ausschließlich an Wirtschaftlichkeitskriterien gemessen werden. Ein Archiv hat einen musealen, per se schützenswerten Charakter. Aber dennoch ist es stets von Vorteil, auch geldwerte Dienstleitungen anbieten zu können, wie Christian Zellweger belegt: „Es gibt noch 200 Dampfloks in der Schweiz. Davon sind 70 bis 80 betriebsfähig und die meisten wurden hier gebaut. Falls bei einer dieser Loks eine Kuppelstange bricht oder ein Rost durchgeht, dann können wir helfen – eine unserer wichtigsten Aufgaben." Thomas Köppel ergänzt: „Wir hatten vor kurzem den Fall, dass bei unserer Museumsdampflok A3/5 705 die Roste durch waren. Die mussten wir neu gießen lassen und da haben wir hier den Originalplan gefunden, nach dem man die Gussform anfertigen konnte." Christian Zellweger meint mit einem Lächeln: „Hätte Bill Gates ein anderes Hobby, könnten wir ihm die Pläne zum Nachbau vieler Loks geben." Helfen kann das SLM-Archiv auch, wenn ab 2009 die Historic-Fahrzeuge mit der Zugsicherung Integra ausgerüstet werden müssen: Als erstes soll die Ae 8/14 nachgerüstet werden. „Kürzlich rief mich ein Kollege an, und fragte nach der Zeichnung ihres Java-Gestelles. Dort müsse die Integra-Balise angebracht werden. Die Zeichnung hatten wir und die Lok kann in Biel umgebaut werden und niemand muss das Gestell ausmessen und es müssen keine teuren, neuen Zeichnungen angefertigt werden."

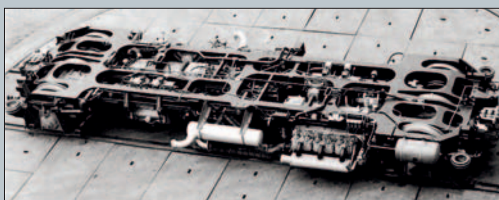
Das SLM-Archiv steht der Öffentlichkeit zur Verfügung und die meisten Anfragen kommen von Modellbahnern, die eine bestimmte Lok nachbauen möchten. Der Einstiegspreis liegt für Privatnutzer bei 60 Schweizer Franken und Profis zahlen 500. Dazu kommen dann noch die Gebühren für die gewünschten Kopien. „Das klingt im ersten Moment viel, aber gerade Betreibern echter Dampfloks oder Modellbahnherstellern spart diese Möglichkeit enorme Kosten für eigene Vermessungen oder Zeichnungen", ist Zellweger überzeugt. *Stefan Alkofer*



„Eintreiben von Stehbolzen mit Pressluft" – körperliche Schwerstarbeit in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ohne Schutz.



Die SLM-Lok-Premiere war die Lok 7 der zahnradbetriebenen Rigi-Bahn. Auch ihre Pläne sind bis heute erhalten geblieben.



Den Zahnradantrieb für die DB-Schienenbusse VT 97.9 kaufte man beim Spezialisten in der Schweiz.

Die Stiftung SBB Historic

Im Frühjahr 2001 entschlossen sich die SBB, ihr historisches Erbe in eine Stiftung auszulagern. Wichtigstes Stiftungsziel ist das Bewahren und die Pflege der SBB-Geschichte. Bei SBB Historic fanden zahlreiche betriebsfähige Fahrzeuge Obdach, darunter neun Dampfloks, ein Dampftriebwagen, 21 E-Loks und -Triebwagen, eine Streckendiesellok, neun Rangierloks und Rangiertraktoren sowie über 70 Personen- und Güterwagen. SBB Historic ist für die mobilen Kulturgüter der SBB zuständig. Für schützenswerte Bahnhöfe und andere Immobilien existiert die SBB-Fachstelle für Denkmalschutzdienst. SBB Historic setzt die betriebsfähigen Fahrzeuge immer wieder bei Events ein, sie können aber auch angemietet werden. Einige Fahrzeuge dienen als Exponate des Verkehrshauses Luzern. Eine ebenso wichtige Aufgabe neben Pflege und Einsatz des historischen Rollmaterials ist die Sammlung und Bewahrung alter Dokumente, Pläne und Fotografien. Bedeutendster Ort für diese Aufgabe ist die Infothek in Bern, wo sich unter anderem eine Bibliothek mit 25000 Bänden befindet. Daneben verwaltet die Infothek 250000 Bilder, 1000 Plakate, mehrere hundert Filmdokumente und drei Kilometer Akten. Vieles davon ist öffentlich zugänglich oder kann im Internet unter www.sbbhistoric.ch betrachtet weden. Geschäftsleiterin von SBB Historic ist Stéphanie von Erlach.

Foto: Zellweger



Krokodil und Ae 4/7, zwei Stützen bei SBB Historic.

Als Begleitprogramm zur Plattform der Kleinserie im schweizerischen Bauma fand ein eindrucksvolles Fahrzeugtreffen anlässlich 125 Jahren Seetalbahn statt.

Seetal-Treffen

Am Wochenende 11. und 12. Oktober 2008 organisierte der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) als Begleitung zur „Plattform der Kleinserie“ in Bauma ein Fahrzeugtreffen zum Thema 125 Jahre Seetalbahn. Die 1883 eröffnete Strecke von Lenzburg nach Emmenbrücke ist heute modernisiert und wird mit GTW aus dem Hause Stadler betrieben.

Bei SBB Historic und diversen Vereinen sind noch Originalfahrzeuge vorhanden, die einst über die gefährlich nahe der Straße führende Strecke verkehrten.

Dem DVZO ist es gelungen, eine repräsentative Auswahl „Seetaler“ zusammenzuziehen und bei prächtigem Herbstwetter über die Museumsbahn von Bauma nach Hinwil sowie auf Rundfahrten von Bauma via Fischental – Wald – Rüti – Wetzikon – Hinwil – Bauma verkehren zu lassen. Hauptdarsteller waren natürlich das Seetal-Krokodil De 6/6 sowie der Gepäcktriebwagen De 4/4 von SBB Historic.

Als eigentliche Schmuckstücke beim DVZO gelten die beiden Original-Vierachswagen der früheren „Seethalbahn“, der C4 152, Baujahr 1896, sowie der WR4 151, Baujahr 1894. Als Kuriosität wurde die Front des RBe 4/4 1405 nochmals mit der schrecklichen gelbroten Warnfarbe versehen, so wie einst die RBe 4/4 den Autofahrern im Seetal das Fürchten beibrachten.

Doch kein Fest ohne Dampf beim DVZO: Täglich verkehrten drei Dampfzüge zwischen Bauma und Hinwil. Zu bewundern war die Ed 3/3 4 „Schwyz“, erbaut 1887 von der Maschinenfabrik Esslingen und erst seit Dezember 2007 wieder frisch revidiert beim DVZO.

Armin Schmutz



Triebwagen RBe 4/4 mit nochmals angebrachtem Warnanstrich bei Bauma.



Dampflok Ed 3/3 4 „Schwyz“ zieht einen stolzen Personenzug in der Steigung kurz vor Neuthal.

Seetal-Stolz mit Krokodil De 6/6 und den beiden Star-Wagen von 1894 sowie 1896 (Zugmitte, von links).

Fotos: Armin Schmutz

Foto: Koch


Roller-Parade von links: Baumuster-211001-3, 211030-2, die hellblaue 211049-2, 251012-1 und 142255-9.

Zum Saisonausklang gaben sich Mitte Oktober ehemalige DR-E-Loks in Weimar ein Stelldichein. Doch auch dampfende und dieselnde Gastloks waren sehenswert.

Der Holzroller lebt!

Der Schwerpunkt des diesjährigen Eisenbahnfestes zum gleichzeitig stattfindenden Weimarer Zwiebelmarkt lag bei den so genannten Holzrollern. Neben den in Weimar beheimateten DB-Museumslokomotiven 211049 und 251012 reisten vom DB-Museumsstandort Halle die Baumusterlok 211001 und 142255 an. Die Eisenbahngesellschaft Potsdam stellte 211030 zur Verfügung. Weitere Gast-Holzroller waren aus Cottbus die WAB-Loks 51 und 52, beide Ex-DR-242.

Aus Frankfurt/Main kam 01118, aus Chemnitz 503648 und aus Halberstadt 503708. Die Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG) stellte die bestens gepflegte Lok 206, ex 228748, als Gastlok. Dank eines Eisenbahnfreundes wurde aus 01118 kurzfristig sogar wieder 012118-6!

Pendelzüge zwischen dem Bahnbetriebswerk, Weimar Hauptbahnhof und Weimar Berkaer Bahnhof wurdem im Wechsel mit einem Triebwagen der Erfurter Bahn und mit Dampf und Diesel, einer 52 und einer Ex-DR-118, gefahren.

In den zurückliegenden Monaten wurden im Eisenbahnmuseum Weimar weitere Lokomotiven und Wagen restauriert, so im Frühjahr neben der 118578 des Thüringer Eisenbahn-Vereins (TEV) auch das U-Boot 229199, eine Leihgabe der MEG. Im Sommer waren V36032 des DB-Museums und die E-Lok 211049 an der Reihe. Letztere erhielt den hellblauen Anstrich der Leipziger S-Bahn (MEB berichtete).

Im September und Oktober kamen 244143-4, ein Speise- und ein Schlafwagen sowie eine ehemalige Werklok V22 hinzu. Am 23./24. Mai 2009 ist ein DR-Dampfloktreffen geplant, und in einem Jahr zum Zwiebelmarkt soll eine DR-Diesellokparade die kommende Saison abschließen. *Steffen Kloseck, Detlef Koch*


Dampf-Pendel vom Bw zum Berkaer Bf.

Fotos (2): Kloseck



Die eigens für das Wochenende „rücknummerierte" 01 2118-6 machte den Eindruck der DR-Epoche IV fast perfekt!

Foto: Gross


Die Loks 51 (links) und 52 der Westfälischen Almetalbahn (WAB) dokumentierten die inzwischen zahlreichen Lackierungsvarianten.



An MODELLEISENBAHNER „Leserbriefe“, Biberacher Str. 94 D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

MAN-Schienenbus

Betrifft: „Rock around the Rock“, Heft 9/2008

Passend zum neuen (Brekina-) Modell verkehrte wieder der MAN-Schienenbus auf der früheren Beuel-Großenbuscher Eisenbahn der RSE vom Bahnhof Bonn-Beuel zum „Pützchens Markt“. Ein zweiter MAN fuhr auf dem oberen Streckenstück von und nach Hangelar. Die Strecke wurde und wird sonst ausschließlich im Güterverkehr genutzt. Die Station Beuel RSE wurde dafür extra angelegt.

Bert Jülich, 53424 Remagen-Oberwinter



Foto: Jülich

VT 25 der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) wartet am 16. September 2008 im Bahnhof Bonn-Beuel RSE.

Torwart Stucki

Betrifft: „Eine Bilderbuchkarriere“, Heft 10/2008

Franz Stucki ist ein wirklich außergewöhnlicher Mensch. Als Lokführer habe ich ihn schon sehr vielseitig erlebt. Dass er auch sportlich auf einem sehr guten Niveau war, beweist seine Torwarttätigkeit bei der Schweizerischen Nationalelf der Eisenbahner, wo wir gemeinsam Länderspiele bestritten.

Lokführer Franz Oesch, CH-6023 Rothenburg

50-Hertz-Netz

Betrifft: „Bahnstrom aus der Steckdose?“, Heft 11/2008

Folgt man der einschlägigen Literatur, dann war die Wiederverwendung des 16 2/3-Hertz-Systems bei der Deutschen Reichsbahn durch die Rückkehr des Tfz-Parks und von Anlagen für die Bahnstromversorgung aus der UdSSR sowie den im Raw Dessau noch vorhandenen Unterhaltungsmöglichkeiten bedingt. Politische Gesichtspunkte hinsichtlich einer damals noch angestrebten Wiedervereinigung – allerdings gleichrangiger und gleichberechtigter Partner – haben sicher auch eine gewisse Rolle gespielt, jedoch keineswegs vordergründig. Ich erinnere mich aber, in Ausgaben des „Modelleisenbahner“ jener Jahre gelesen zu haben, dass es zumindest Diskussionen gegeben hat, angesichts der Bestrebungen unter anderen bei SNCF, SZD, ČSD, MÁV ebenfalls das 50-Hz-System einzuführen, entweder unter völligem Verzicht auf die vorhandenen Tfz und Anlagen für das 16 2/3-Hz-System oder dessen Beschränkung auf den südlichen Teil der DDR und Aufbau eines 50-Hz-Netzes im nördlichen Raum.

Hans-Joachim Weise, 98684 Ilmenau

Die Tender-Frage

Betrifft: „Der Reko-Bulle“, Heft 11/2008

Meine Enttäuschung ist groß. Warum mit dem Einheitstender T34? Natürlich lief bei der BR 58.30 so ziemlich alles, was die DR an vierachsigen Tendern zur Verfügung hatte, auch der Wannentender T30. Aber geprägt wurde doch das Bild bei der 58.30 damals vom Neubautender T28. Warum nimmt Gützold einen Tender, der gar nicht so oft vorkam?

Benjamin Roch, 67304 Kerzenheim

Amerika-Flair

Betr.: „Immer mehr Nohabs im US-Look“, Heft 11/2008

Die V 170 1125 zeigt das neue Firmenzeichen „STRABAG“, angelehnt an das auffällige Santa-Fe-Design und bringt seit Jahresbeginn wieder einmal amerikanisches Flair an die Elbe.

Klaus Henschel, 39130 Magdeburg



Foto: K. Henschel

In Magdeburg Hauptbahnhof präsentiert sich V 170 1125 im Warbonnet-Kleid am 9. März 2008.

Unpassend

Betrifft: „Tief im Westen“, Heft 9/2008

Leider gehören die Städte Hagen und Wuppertal nicht zum Ruhrgebiet. Da hätte es bessere und passendere Bilder zum Thema gegeben, auch der Text ist recht zusammenhanglos.

Klaus Himmelreich, 45549 Sprockhövel

Anmerkung der Redaktion: Hagen gehört sehr wohl zum Ruhrgebiet. Wuppertal und das Bergische Land kommen, freilich in Nebenrollen, ins Spiel aufgrund ihrer engen Verflechtung mit dem Revier, nicht nur durch die seinerzeit wichtige Rheinische Strecke.

Der Olivinplan

Betrifft: „Der letzte Sommer der Dm3“, Heft 11/2008

Seit vielen Jahren habe ich nun schon engen Kontakt zur LKAB/MTAB. Erst diesen Sommer war ich wieder zwei Wochen im Urlaub in Kiruna. Während meines Urlaubs war ich auch einige Tage im Werk der MTAB sowie auf den Loks der Erzbahn unterwegs. In diesem Zusammenhang habe ich auch erfahren, dass die Dm3 weiterhin auf unbestimmte Zeit im Einsatz bleibt. Ab 2010 wird es zwei getrennte Leistungen zu fahren geben: Einmal der Erzplan, in dem IORE-Loks mit Vollzügen und Wagen der Bauart F050 fahren; der zweite ist der Olivinplan. Diese Zugleistungen sind bedeutend leichter und können deshalb von der Dm3 auch von Narvik nach Kiruna bewältigt werden. Erzzüge werden die langsam pflegebedürftigen Loks also nicht mehr ziehen.

Martin Zwick, E-Mail

Stehbolzen

Betrifft: „Der TÜV war da“, Heft 11/2008

Im Bericht über den Kessel der neuen Molli-Lok wurde die Funktion der Stehbolzen falsch dargestellt. Stehbolzen dienen nicht der Befestigung der Heizrohre, diese werden in die beiden Rohrwände eingewalzt oder mit ihnen verschweißt, sondern der Fixierung der Feuerbüchse im Stehkessel.

Rein Korthof, E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Unser Leser hat natürlich Recht. Die Verbindung von Feuerbüchse und Stehkessel mittels früher genieteter oder eingeschraubter, später aber geschweißter Stehbolzen beugt nicht zuletzt auch der Flächenverformung durch hohe Drücke und Hitze vor.



www.hauptbahnhof-stuttgart.eu

Bahnhof mit Köpfchen

Die „Arbeitsgemeinschaft Hauptbahnhof Stuttgart" plädiert online für einen Erhalt des Kopfbahnhofes.

■ Wie andere Großprojekte der DB AG wird auch der geplante Umbau, oder sollte man besser sagen der halbe Totalabriss des historischen Stuttgarter Kopfbahnhofes, zugunsten der Tunnel-Durchgangsstation „Stuttgart 21" heftig diskutiert und das nicht nur bei Eisenbahn-Freaks und Stuttgarter Innenstadtbewohnern. Auf der recht jungen Homepage beziehen die Autoren eindeutig Stellung und fordern vehement die ernsthafte Untersuchung von Alternativen zur Tunnellösung. Dabei machen sie insbesondere auf den beispielgebenden Charakter des Kopfbahnhofes, der 1928 fertiggestellt wurde, aufmerksam. Die Homepage bietet neben einem Aufruf zur Unterstützung „zum integralen Erhalt des Haupbahnhofes" auch eine gute Übersicht über dessen Entstehung, lädt zu einem virtuellen Rundgang ein, verweist auf weitergehende Literatur und rühmt nicht zuletzt die Erbauer Paul Bonatz und Friedrich Scholer.

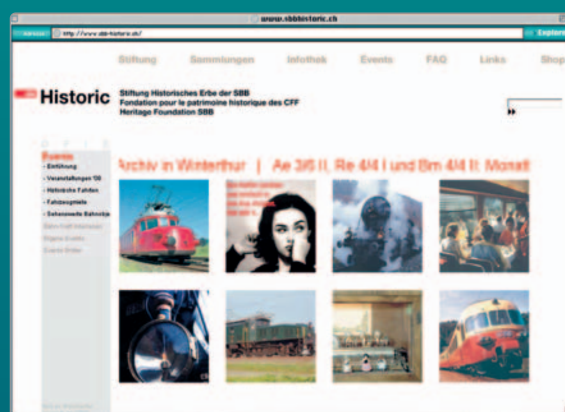
www.goerlitzer-bahn.de

Der Cottbusser Postkutscher...

Die Eisenbahngeschichte von Cottbus beginnt mit der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, der diese Site gewidmet ist.

■ Ob benannter Kutscher sein Gefährt tatsächlich mit fröhlichem Gesang putzte, täglich und stundenlang, lassen wir einmal offen. Seine Wege dürften sich nach Eröffnung der Eisenbahn wohl auf Zubringerdienste beschränkt haben. Dienstbar für Interessenten von heute versucht sich die Homepage zur Görlitzer Bahn. Angenehm fällt auf, dass man mit einem Streckenband nebst Einordnung ins benachbarte Bahnnetz begrüßt wird. Ein Link führt zu allen Betriebsstellen, vom Eisenbahnknoten Berlin bis zum Endpunkt Görlitz. Aktuelle Baubilder aus dem Berliner Bereich sind auf der regelmäßig aktualisierten Site ebenso zu finden wie Presseinformationen rund um die Bahn. Sonst aber zeigen sich bedauerliche Lücken; bei Cottbus selbst klafft eine in der Chronik zwischen 1858 und 2001. Auch die als Link ausgelegten Betriebsstellen führen oft ins Nichts. So hat das alles noch den Charakter eines Sammelsuriums – schade!

www.sbb-historic.ch



Forschungs-Feld

Die Homepage der „Stiftung Historisches Erbe der SBB" ist ein vorbildliches Archiv.

■ Obwohl die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Gegensatz zur DB AG kein firmeneigenes Museum à la Nürnberg betreiben, wird das vorhandene Material beinahe jeglicher Art über die „Stiftung Historisches Erbe der SBB" zugänglich gemacht. Dabei überrascht online die einfache grafische Gestaltung, die schnelle Zugriffe ermöglicht und kein mehrfaches Durchklicken erfordert. Dabei spielt es keine Rolle, ob man Fahrten bestellen möchte oder Fahrzeuge und Bilder sucht oder die recht umfangreiche Datenbank mit zahlreichen Downloads im Pdf-Format durchsuchen will. Über die Infothek gelangt man auch zur Bibliothek; was man online nicht auf Anhieb findet, kann nachgeordert werden. Eine Schnellsuchfunktion liefert ebenfalls gute Informationen und Quellenhinweise. Auf das umfangreiche Bildarchiv wird mittels Link (Direktwahl: www.sbbarchiv.ch) verwiesen, es stellt über 50 000 Fotoquellen bereit. Eigenes Museum hin oder her – vom großen deutschen Bahn-Konzernmuseum wünschte man sich online Vergleichbares!



Ein herrliches Zusammenspiel von Landschaft, Dampflok und Qualm ergab sich bei dieser Sonderfahrt mit 381182 bei Berga/Elster.

Bunt sind schon die Wälder...

Die Tage werden wieder kürzer und kühler, Laubbäume ändern ihre Färbung, Nebel hält sich länger: Der Herbst bietet seine eigenen Motive, auch mit der Eisenbahn.

Karl Valentin besang die Jahreszeiten auf seine Weise: „Wie herrrrrlich ist's doch im Frrrühling, ...wie herrrlich ist's doch im Sommrrr, ...wie herrrlich ist's doch im Herrrbst", für alle der identische Text. Erst das Vorsingen des „Wintrrrrs" verbat sich das Publikum.

Für Eisenbahnfotografen ist der Herbst wieder eine Fotosaison. Vor allem die grandiose Färbung der Laubbäume lockt zur Motivsuche entlang der Eisenbahnstrecken. Ahorn, Rotbuchen und Kastanien sind mit



Bei Adorf/Vogtland steht dieser Telegrafenleitungsmast an der Ausfahrt in Richtung Bad Brambach. In kräftigen Farben strahlt das Laub.



Im September 1997 verlässt ein 628-Doppel den Tunnel von Schwarzenberg. Diese Triebzüge sind dort heute schon wieder Geschichte.

Der Harz ist mit seinen üppigen Wäldern und der Schmalspurbahn ein gefundenes Fressen für Fotografen, 99 6001 in der Nähe von Alexisbad.

ihren farbenfrohen Blättern die wichtigsten Farbtupfer bis in den November hinein.

Insbesondere bei Sonnenschein und blauem Himmel ist die bunte Natur ein schöner Kontrast zu den Zügen, vom roten Verbrennungstriebwagen bis zum weißen ICE oder den variantenreichen Privatbahnfahrzeugen.

Auch Landschaftsaufnahmen mit Mischwäldern, Brücken und Tunnelausfahrten gehören in dieser Jahreszeit zur beliebten Motivwahl. Am schönsten ist es im sogenannten Altweibersommer, um die Naturschönheiten im Wechselspiel der Farben auf dem Film festzuhalten.

Leider halten sich Schönwetterlagen nicht allzu lange. So bleiben oft nur wenige Tage, um die Farbenpracht zu genießen und auf Film oder Chip zu verewigen. Tauchen wir deshalb ein in die kräftige, bunte Pracht und lassen wir Dampf und Diesel daran vorüberziehen! Denn wie sang Karl Valentin? „Der Herrrbst, der hat so was eig'nes, der Herrrbst besitzet die Kraffft. Ach bliebe es immer nur Herrrbst..."

Rainer Heinrich/hb

Fotos (4): R. Heinrich

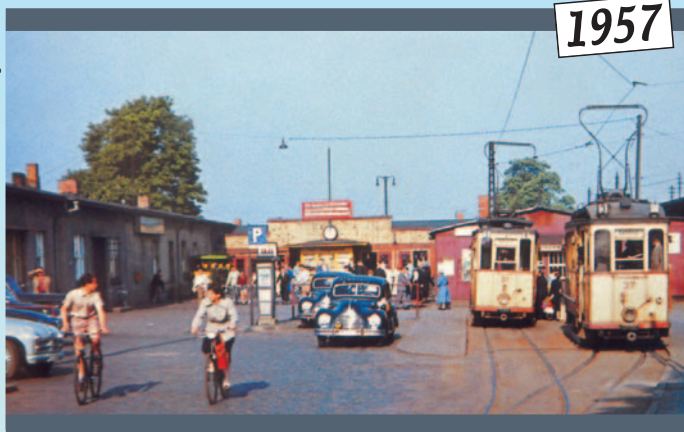
1914



Das Insel-Empfangsgebäude von 1866 wurde im Lauf der Zeit erweitert. Die Anbauten nahmen keine Rücksicht auf die Fassade.

Foto: Slg. Heilmann

1957



Die rotbraunen Baracken im Hintergrund bildeten für Jahrzehnte die Bahnhofsgebäude. Vom alten Insel-EG blieb kaum etwas übrig.

2008



Heute kann man die Lage des alten EG und der Baracken noch erahnen. Von der früheren Straßenzufahrt blieb nur mehr ein rein dienstlicher Pfad.

Fotos (2): Heilmann

2008



Das 1995 modernisierte Empfangsgebäude von 1978 liegt auf der Südseite des Bahnhofsfeldes. Die Stadt hat sich auch dort weiterentwickelt.

Cottbus, die einstige Tuchmacher- und Garnisonstadt in der Lausitz, wurde verhältnismäßig spät an das sich rasant ausbreitende Eisenbahnnetz angeschlossen. Zwar bemühte sich schon im Jahre 1853 ein Löbauer Komitee um eine „Zentralbahn“ mit den Endpunkten Berlin und Wien auch über Cottbus. Doch erst am 13. September 1866 wurde die Berlin-Görlitzer Eisenbahn bis Cottbus eröffnet, am 31. Dezember 1866 folgte die Gesamtstrecke bis Görlitz. Um diese Zeit hatte Cottbus etwa 13 000 Einwohner. Die Schreibweise des Stadtnamens war übrigens lange ein Streitfall. Erst 1905 beschloss der Magistrat der Stadt die Schreibung mit C, was der preußische Innenminister 1911 ausdrücklich amtlich bestätigte. →

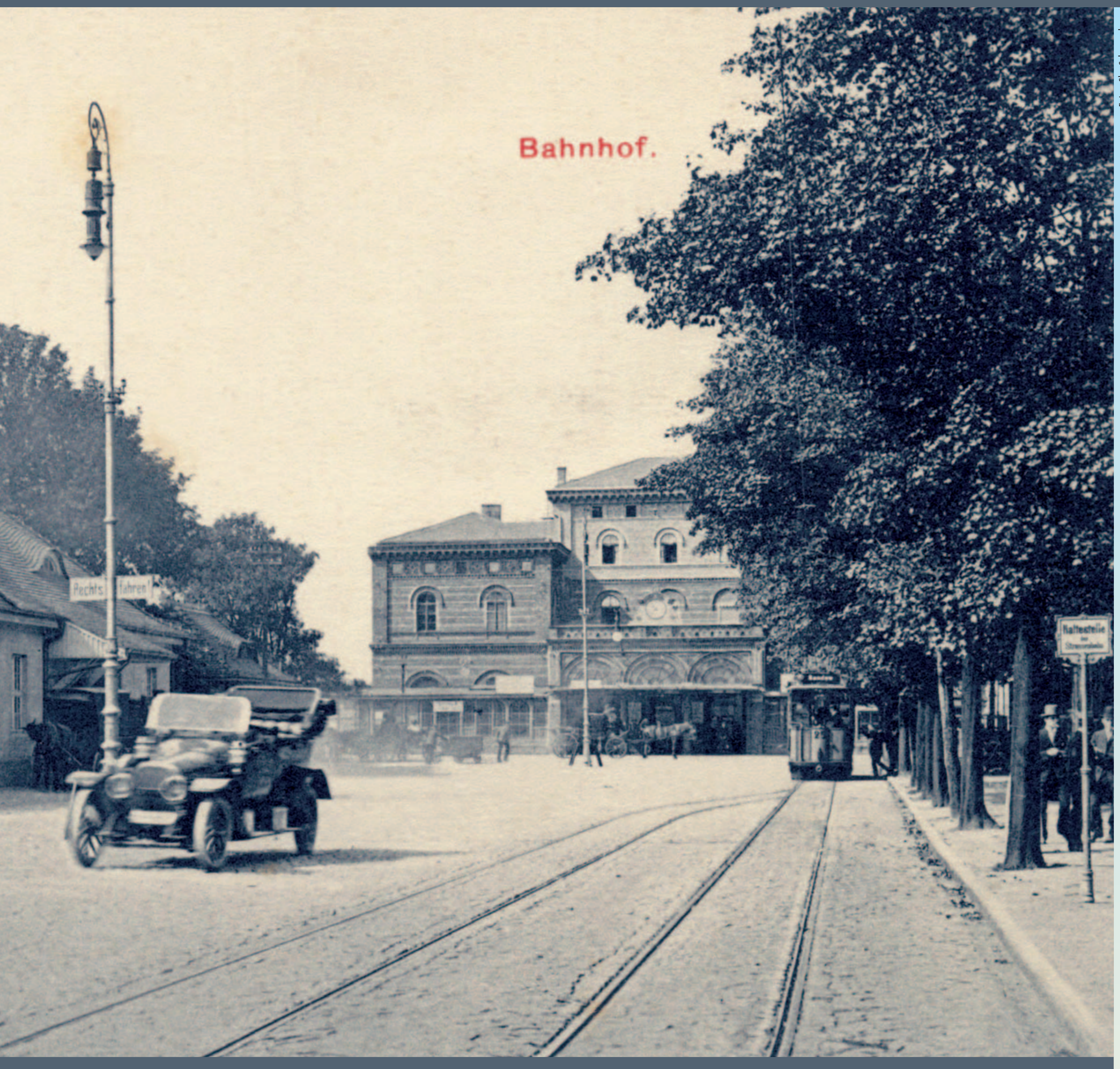


Foto: Slg. Schumacher

Seiten-Wechsel

Metamorphose eines Bahnhofes: In Cottbus wurde erst lange nach dem Zweiten Weltkrieg Ersatz für das zerstörte Empfangsgebäude geschaffen – in Seitenlage.

Foto: Slg. Heilmann

Schmuck anzusehen, aber sehr schnell viel zu klein und ungünstig gelegen war das Inselempfangsgebäude von 1866.



Die moderne, zur Stadtseite gewandte Front der Empfangshalle kurz nach der Eröffnung 1978.

Historisch gewachsenes Insel-EG war bald viel zu klein

Anno 1868 begann die Cottbus-Großenhainer Eisenbahn mit dem Bau ihrer Anlagen, zunächst – wie damals oft üblich – mit eigenem Bahnhof in Cottbus. Doch blieb dieser nicht lange in Betrieb. Danach übernahm der Berliner Bahnhof, in Insellage errichtet, den Gesamtverkehr, nachdem die Strecken von Cottbus nach Großenhain (1870), Guben und Falkenberg (1871) sowie Forst (1872) hinzugekommen waren.

1874 wurde die „Zentral- und Hauptwerkstatt der Cottbusser Eisenbahn" errichtet. Als späteres Reichsbahnausbesserungs- und heutiges DB-Werk ist sie immer noch in Betrieb; in Cottbus werden heute Dieselloks der DB AG unterhalten.

Stadt und Bahnanlagen entwickelten sich rasant. 1885 zählte Cottbus fast 29000 Einwohner, und seit 1903 fährt die elektrische Straßenbahn.

Das Inselempfangsgebäude und der Vorplatz boten kaum Raum für Erweiterungen. Pläne zum Bau eines neuen Empfangsgebäudes (EG) auf der Südseite in Seitenlage gab es bereits im Jahre 1927. Doch die

Fotos (2): Slg. H. Kirsche



Das neue Bahnhofsgebäude entsteht, drei technische Dienststellen und Betriebsgleise mussten weichen.

Weltwirtschaftskrise verhinderte vorerst deren Ausführung.

Im April 1944 wurde Cottbus erstmals Ziel alliierter Bomberangriffe. Am 15. Februar 1945 wurde die Stadt bei einem Bomberangriff schwer zerstört, darunter wesentliche Teile des Bahnhofes. Auf diesem stand zu allem Überfluss ein Munitionszug, der wegen Lokmangels den Bahnhof nicht verlassen konnte und nach seiner Explosion die nördlichen Bahnanlagen zerstörte.

Foto: Histor. Slg. DB AG



Damals moderne Drucker erleichterten die Arbeit der Angestellten.

Foto: Emersleben



30. September 1989: Mit dem 2000. elektrifizierten Streckenkilometer wurde auch die 500. Serienlok der BR 243 in Cottbus übergeben.

Nachdem die Ruinen des alten Empfangsgebäudes bis 1946 abgetragen wurden, errichtete man als Notbehelf gedachte Holz- und Steinbaracken. Seit 1952 Bezirksstadt, entwickelte sich Cottbus rasch zum Kohle- und Energiezentrum in der DDR. Hinzu kamen eine Reihe von Industriebetrieben. Die Einwohnerzahl wuchs ebenso rasant, von 51 000 1947 auf über 100 000 im Jahre 1976. Cottbus war nun Großstadt, das Problem eines neuen Bahnhofes wurde akut.

Doch erst im Mai 1968 bestätigte DDR-Verkehrsminister und DR-Generaldirektor Erwin Kramer eine so genannte Rahmenstudie, nach der schrittweise der gesamte Bahnknoten Cottbus umgestaltet werden sollte. Ein Projektierungsbetrieb aus Ungarn erhielt dabei den Auftrag für das neue EG.

Eisenbahnbetriebliche Gesichtspunkte wie auch die Stadtentwicklung berücksichtigend, entschied man sich dafür, das neue Empfangsgebäude südlich der Gleisanlagen – unter Aufgabe einiger bestehender Betriebsgleise – mit einem Hausbahnsteig zu errichten und zur Stadtseite hin einen neuen Vorplatz anzulegen.

Dieser Plan zog weitere Umbauten nach sich. So wurden für die Bahn-, Brücken- sowie →

Fotos (2): Histor. Slg. DB AG



Weite und Licht: Der neue Bahnhof atmet Großstadt und Modernität



Mit viel Licht und Weite repräsentierte der Empfangsbau würdig den Bahnhof der Groß- und Bezirksstadt Cottbus (oben, 1979). Die DB AG ließ dessen Inneres im Jahre 1995 umgestalten, womit einiges von der Weite verloren ging (unten).

Signal- und Fernmeldemeisterei neue Gebäude geschaffen.

Neben dem Hausbahnsteig war ein weiterer Inselbahnsteig zu errichten, dazu außerdem vom EG über den Inselbahnsteig zu den bestehenden nördlichen Gleisanlagen ein neuer Personentunnel.

Um den Cottbusser Bahnknoten im Ganzen zu entlasten, baute man drei teilweise zweigleisige Umfahrungen von insgesamt 16 Kilometern Länge. Dies bot sich gerade für die zahlreichen Braunkohlenzüge an, die aus dem Lausitzer Revier direkt in die Industriezentren im Süden der DDR gebracht und im Bahnhof Cottbus selbst nicht behandelt wurden.

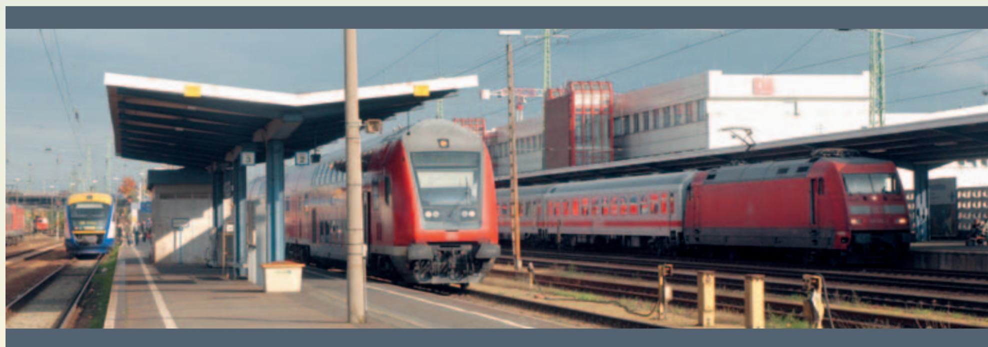
Das neue Bahnhofsgebäude selbst wurde im modern-sachlichen Stil der 1970er-Jahre errichtet. Die Eingangshalle ist stattliche 108 Meter lang, fast 24 Meter breit und an der südlichen Glasfront 11,5 Meter hoch. Der großzügige Eingangsbereich beherbergte ebenerdig die – damals nach Fahr- und Platzkarten sowie Auskunft getrennten – Bedienungsschalter sowie Kioske und einige Läden. Zwei Treppen führten auf eine Empore, von der aus man unter anderen die Mitropa-Gaststätte erreichen konnte. Nach rund vier Jahren wurde das EG anlässlich des etwas unrunden 29. DDR-Geburtstages am 5. Oktober 1978 übergeben.

Das war das sichtbarste Zeichen und wirkungsvollste Ergebnis, aber abgeschlossen war der Umbau des Knotens damit noch nicht. In den folgenden Jahren wurde das Betriebsfeld östlich des EG umgestaltet und eine neue Straßenbrücke errichtet. Alle Umbauten zusammen änderten das Erscheinungsbild der Cottbusser Bahnanlagen wesentlich.

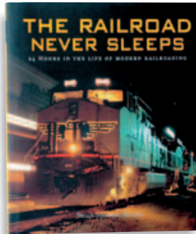
In den 1990er-Jahren entschloss sich die DB AG zur Umgestaltung des EG von 1978. Zwar blieb dessen Grundstruktur erhalten, doch wurde die Geradlinigkeit – oder soll man sagen, gewisse Strenge? – im Inneren der Halle mit der erweiterten Empore und neuer Ladenstruktur aufgegeben.

Henning Bösherz

Foto: Heilmann



Cottbus heute: Links der Inselbahnsteig von 1978, rechts Hausbahnsteig mit IC nach Berlin und neuem EG.



Ein Tag bei der Eisenbahn

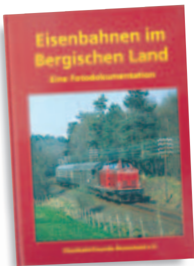
Brian Solomon (Herausgeber): The Railroad Never Sleeps. Motorbooks International, Minneapolis 2008. ISBN: 978-0-7603-3119-4, 176 S., zahlr. Abb.; Preis: Etwa 27 Euro.

■ Bei Promontory Summit in der tiefsten Prärie im US-Bundesstaat Utah wurde am 10. Mai 1869 der legendäre goldene Schienennagel („Golden Spike“) eingeschlagen. Dieser Festakt zelebrierte den Lückenschluss der ersten transkontinentalen Schienenverbindung von Ost nach West. Beinahe 140 Jahre später, am 10. Mai 2007, nahm der bekannte US-Eisenbahnautor Brian Solomon den Geburtstag zum Anlass, einige der besten US-Eisenbahnfotografen an die Strecken zu schicken, um einen Tag auf den Schienen Nordamerikas abzubilden. Ein erfolgreiches Experiment, wie dieses bemerkenswerte Buch beweist. Die Bilder-Reise führt an legendäre Orte wie Sherman Hill oder zur Horseshoe Curve. Auf grandiosen Fotos blickt der Leser Lok-Personalen über die Schulter oder sieht Streckenarbeitern bei der Wartung von Gleisen zu. Gigantisch lange Züge schlängeln sich durch beeindruckende Landschaften oder durch typische Citys. Der US-Fan trifft in Solomons Werk die wichtigsten aktuellen Loktypen. Die Reise quer durch den Kontinent beginnt nachts mit kunstvoll gestalteten Nachtaufnahmen. Die Fotografen nehmen uns morgens mit, wenn Pendlerströme Vorortzüge entern, und führen uns durch den Geburtstag. Ausführliche Bildzeilen geben alle wichtigen Informationen. Knappe Texte unterstreichen die außerordentlich bedeutende Rolle, die die Eisenbahn bei der Erschließung Nordamerikas spielte und die sie im Güterverkehr immer noch spielt. *al*

● ***Fazit: Grandiose Bilder des Alltags***

Über Berg und Tal

Eisenbahnfreunde Remscheid: Eisenbahnen im Bergischen Land. Galunder-Verlag, Nümbrecht 2006. ISBN 3-89909-070-5; 144 S.; Preis: 32 Euro.



■ Der vom Verein der Remscheider Eisenbahnfreunde herausgegebene Farbbildband ergänzt vorzüglich die zahlreichen Publikationen über die Eisenbahnen im Ruhrgebiet und zeigt nicht zuletzt die engen Verflechtungen des Bergischen Landes mit der Industrieregion an unterer Lenne, Ruhr, Emscher und Lippe. In 22 Kapiteln werden insgesamt 28 Bahnlinien mit ihrer Geschichte und ihrem Betrieb in Kurztexten und 210 Farbfotos von den 60er-Jahren bis heute vorgestellt. Übersichtskarte und Bibliographie runden das Buch ab. *hc*

● ***Fazit: Sehenswerter Überblick***

Durch Thüringens Wälder

Dr. G. Thielmann/E. Krauß: Eisenbahnknoten Lobenstein. Wachsenburgverlag, Arnstadt 2008. ISBN: 978-3-9357-15-9, 80 S.; Preis: 17,50 Euro.



■ Die Zeit, als (Bad) Lobenstein noch einen Knotenbahnhof besaß, sind vorbei, denn seit 1998 fahren keine Züge mehr auf der Thüringer Oberlandbahn von Triptis nach Blankenstein. Der andere Knoten-Ast, die Sornitztalbahn von Hockeroda nach Unterlemnitz, existiert vermutlich nur deshalb noch, weil sie für den Holztransport bedeutend ist. Dieses kleine Werk erinnert an die Geschichte der beiden vor allem landschaftlich reizvollen Linien im Herzen Thüringens. Geschichte und Betrieb werden gut dargestellt. Etwas mehr historische Fotos wären schön gewesen. *al*

● ***Fazit: Für Thüringen-Liebhaber.***



Außerdem erschienen

Malerische Eisenbahngeschichte

Pierre René Grzandziel: Lauras bunte Kiste 1. Das etwas andere Eisenbahn-Malbuch. Promediateam Ltd., Herzberg/London 2008. ISBN 978-3-00 -022369-3, 32 Seiten, 32 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: Euro 3,20.

Hinlänglich detaillierte, auf die Altersgruppe der Sechs- bis Zehnjährigen abgestimmte Zeichnungen zum Ausmalen bieten gemeinsam mit unterhaltsamen Texten und einigem Rätselspaß einen Mitmacheinstieg in die faszinierende Welt der Eisenbahn. Online ist das Malbuch bei www.amazon.de zu bestellen.

• **Für Kinder ab sechs Jahren**

Genuss im Großformat

Modellbahn-Impressionen 2009. Miba-Kalender, Verlagsgruppe Bahn, Nürnberg 2008. 13 Blatt zzgl. Legendenblatt in Spiralbindung, 13 Farbfotos; Preis: Euro 9,95.

Meisterhaft inszenierte Motive von Modellbahnanlagen der Extraklasse sorgen für die stimmungsvolle Begleitung durch das Kalenderjahr. Renommierte (Modell)-Fotografen wie Markus Tiedtke, Daniel Wietlisbach, Willy Kosak, Bruno Kaiser und Klaus Eckert verzaubern mit ihrer ganz persönlichen Sicht der Dinge nicht nur den eingefleischten Modellbahn-Fan.

• **Dekorativer Jahresbegleiter zum Verschenken**

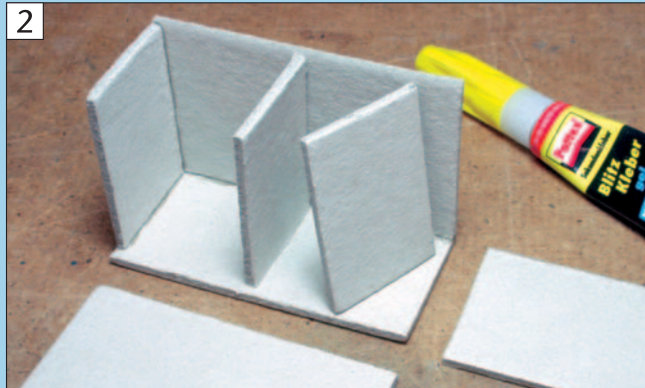
Christi Geburt für Modellbahn-Fans

Herbert Demharter: Kunstvolle Minikrippen. Detaillierte Anleitungen in Wort und Bild. Knaur-Verlag, München 2008. ISBN 978-3-426-64749-0, 64 Seiten, 36 Schwarzweiß-, 79 Farbabbildungen; Preis: Euro 12,95.

In aussagekräftigen Fotos, Konstruktionsskizzen und leicht verständlichen Textbeschreibungen stellt Demharter seine 40 Krippenmodelle vor, sämtlich im Maßstab 1:87.

• **Weihnachtliche Anregungen für den Anlagenbau**


Als Lehre dient in unserem Fall eine Schablone mit dem Lichtraumprofil des kleinsten auf der Anlage eingebauten Tunnelportals.



Einfach, aber haltbar: Aus stabilem Karton entsteht das Innenleben der künftigen (modell-)lademaßüberschreitenden Großkiste.

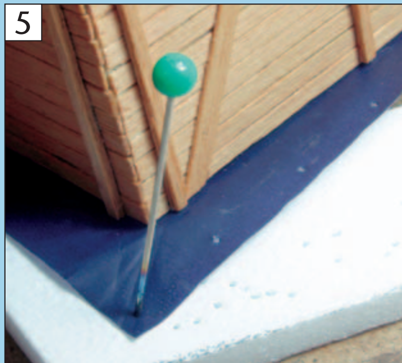
Nicht alle Strecken sind beim Vorbild für den Verkehr lademaßüberschreitender Züge (Lü) zugelassen. Im Modell entsteht ein gewaltiges Transportgut.

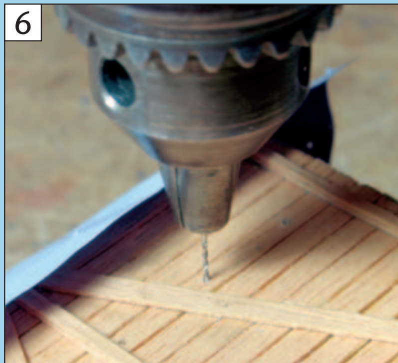
Abenteuer Lü

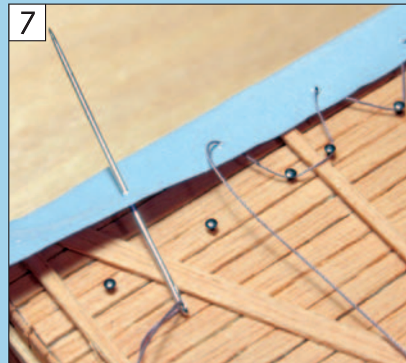
Unsere hölzerne Großkiste schützt eine empfindliche Maschinenladung, die für den Transport in einem Norm-Container schlichtweg zu sperrig wäre. Der Eigenbau einer solchen Transportkiste lässt sich auch von Anfängern leicht bewerkstelligen, stammt die Idee doch ursprünglich von Marliese Gehringer, Lehrerin an der Schrozberger Schule und Leiterin der dortigen Modellbahn-AG.

Zunächst werden anhand der engsten Stelle auf der eigenen Anlage die möglichen Maximalmaße ermittelt. Hierbei darf man auch das Ausscheren des Wagens samt Ladung in Kurven nicht vergessen! Rechnet man dann die Höhe der Wagen-Ladefläche (in unserem Fall der alte, ab Werk ursprünglich mit einer kleineren Transportkiste aus Kunststoff beladene Märklin-Tiefladewagen #4618) mit ein, sollte dieses Maximalmaß möglichst nur knapp unterschritten werden, um bei späteren Betrachtern gewisse Aha-Effekte zu erzielen. Ein schnell geschnittenes Styropormodell der späteren Ladung stellt im Zuge einer vorsichtigen Probefahrt sicher, dass hinterher nichts klemmt.

Basis unserer Kiste bildet dann ein Grundgerüst aus passgenau zugeschnittenen Teilen stärkeren Kartons, verklebt mit Express-Holzleim oder gelartigem Sekundenkleber. Eine preiswerte Papierschneideeinrichtung eignet sich auch für den Zuschnitt feiner Modellbretter aus Furnierholzresten vom Schreiner, wobei natürlich die Richtung der Maserung zu beachten ist. Die Bretter werden dann auf die Pappbasis unseres Behälters geklebt und mittels eines


Mit einer ganz normalen Stecknadel werden die Löcher für die spätere Verzurrung in das Folienstück gestochen.


In passende Bohrungen, die hier ausgeführt werden, werden anschließend Baugröße-Z-Gleisnägel eingeklebt.


Mit Zwirn und einer Nähnadel wird die Plane durch die vorgestochenen Löcher und an den Z-Gleisnägeln verzurrt.



Die Modellbretter für die Außenhaut sind rund drei Millimeter breit. Sie bestehen aus Furnierholz und werden auf den Karton geklebt.



Folie von einer Plastiktüre in passender Farbe (Außenseite nach innen) wird geschnitten und zunächst mit Sekundenkleber fixiert.

Fotos: Gauß

Bastelmessers abgelängt. Die äußeren Versteifungsleisten setzt man zuletzt auf, wobei auf sparsamste Klebstoffanwendung zu achten ist, um hässliches Verschmieren zu vermeiden.

Wahlweise kann das Dach der Kiste ebenfalls einfach mit Holz gedeckt werden, wetterfest mit Dachpappe aus feinem Schleifpapier oder – wie in unserem Fall – mit einer attraktiv wirkenden Plane aus Plastiktüten-Folie. Besonderes Fingerspitzengefühl erfordert allerdings die gezeigte Verzurrung der Folie mit Zwirnsfaden!

Mit Hilfe eines Computers und etwas Phantasie entsteht eine passende Beschriftung des Holzbehälters, sofern sich keine geeigneten Reste in der Bastelkiste finden.

Derartige lademaßüberschreitende Güterzüge bestehen beim Vorbild zumeist aus mehreren Wagen und sie verkehren wegen der hohen Ladung auch unter Fahrdraht stets mit Diesel- oder früher mit Dampfloks bei sicherheitshalber abgeschalteter Oberleitung. Also steht dem Bau weiterer Ladegüter gewaltigen Ausmaßes für einen wirklich individuellen Modellzug nichts im Wege. *Michael Robert Gauß*

„Fertig ist die Laube!“: Beschriftung und Sonderzeichen machen die Modell-Großkiste komplett, die Lü-Fahrt kann beginnen.



Auch Staubgutwagen werden beim Vorbild oft zu Ganzzügen zusammengestellt. Neben den abgebildeten Grau und Weiß können Ockernuancen und im Fahrgestell-Bereich auch helles Rotbraun zum Einsatz kommen.

Dankbare Aufgaben für einen Airbrusher bieten Ganzzüge, deren Einzelwagen farblich behandelt werden.

Als Beispiele dienen ein Selbstentlader-Ganzzug, der Kies transportiert, und Staubgutwagen. Obwohl das Ladegut bei ersterem keine so markanten Spuren wie beispielsweise Kohle hinterlässt, sehen die Wagen doch unterschiedlich aus. Da sich selbst das strahlendste Verkehrsrot nach maximal zwei Betriebsjahren nicht von dem gewohnten Güterwagenbraun (RAL 8012) unterscheidet, hätte der Modellbahner besser gleich zu derartig lackierten Modellen gegriffen. Die verkehrsroten Mehano-Wagen des Typs Falns 121 waren allerdings fünf Euro billiger als die braunen, was bei der Zusammenstellung eines Ganzzuges durchaus von Belang ist.

Die farbliche Behandlung nimmt den Garnituren jegliche Monotonie.

Damit Ganzzüge nicht monoton wirken, sollte man den Wagen unbedingt eine farbliche Behandlung zukommen lassen.

Luft-Pinsel

Teil 3

Wie stets bei der Anbringung von Betriebsspuren sollte der Modellbahner Vorbildfotos am Arbeitsplatz liegen haben, die als Anhaltspunkte dienen.

Der erste Wagen erhält nur dezente Spuren. Darum kann man sich auf das Aufsprühen eines Farbhauches beschränken. Zunächst übernebelt man das Modell mit unverdünntem Mud Brown von Vallejo (Info: www.modellbaufarben.de). Dieser lasierende Überzug nimmt dem Verkehrsrot den Glanz und sorgt dem hellen Ladegut entsprechend für eine leichte Bräune. Wem das reicht, der versiegelt die Oberfläche durch das Aufsprühen einer Schicht unverdünnten Mattlacks. Etwas dunkler, aber oh- →



An diesen Wagen gelangten nur der Farbton Mud Brown und matter Klarlack. Dieser bildet den Abschluss bei allen Behandlungen.





Eine Mischung aus Mud Brown und Sepia wurde mit dem Pinsel in senkrechter Richtung aufgetragen. Eine danach aufgespritzte Schicht Sepia verstärkt die Verschmutzung.



Zunächst wird der obere Bereich mit Dellen versehen (Kanten fürs Foto mit Bleistiftstrichen hervorgehoben). Mit dunklerem Mud Brown erfolgte die Spritzlackierung. Anschriften werden mit Airbrush-Cleaner freigelegt.



Das unnatürlich wirkende Verkehrsrot (links) weicht nach leichter Behandlung einem vorbildgerechteren Aussehen.

Fotos: Frickel

ne dass die Anschriften ganz überdeckt werden, gerät der Wagen, wenn man vor der Versiegelung eine Schicht Game Ink Sepia aufsprüht.

Wagen, bei denen die letzte Ausbesserung länger her ist, sollte man stärker mit brauner Farbe zu Leibe rücken. Da mit Ladegutstaub getränktes Wasser von oben nach unten fließt, kann man mit einem Borstenpinsel eine Mischung aus Mud Brown und Game Ink Sepia (Mischungsverhältnis 1:1) gut auf einem Blatt Papier ausstreichen und mit dem verbleibenden Rest senkrechte Spuren aufbringen. Das Abdecken der Beschriftung ist dabei nicht nötig.

Der dritte Wagen sollte ein härteres Leben gehabt haben, was sich in diversen Beschädigungen und einer ausgebesserten Lackierung ausdrückt. Erstere lassen sich natürlich nicht mit Farbe darstellen. Dazu greift man zur Kleinbohrmaschine, die man mit einem Drahtbürsten- und einem kugelförmigen Schleifaufsatz bestückt und damit den oberen, schrägen Bereichen des Aufbaus zu Leibe rückt. Einen Flicken realisiert man, indem man Tesafilm-Stücke auf die farblich noch unbehandelte Außenwand klebt. Je nach dem, wie neu die Ausbesserungen wirken sollen, belässt man den Tesafilm über mehrere Arbeitsgänge an seinem Platz. Ganz neu wirken die Stellen, wenn die Abdeckung erst vor der Versiegelung mit Mattlack abgenommen wird.

Lack-Ausbesserungen bringen Abwechslung an die Seitenwände

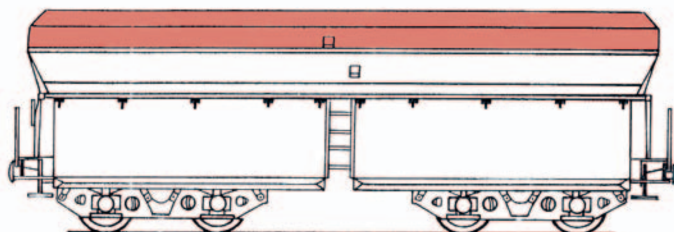
Mit einer Rasierklinge oder einer spitzen Pinzette zieht man den Tesafilm vorsichtig ab. Im Bereich der oberen Öffnung werden Schäden an der Lackierung des Vorbilds oft auch unregelmäßig ausgebessert. Dafür nimmt man dann einen dem originalen Farbton (Verkehrsrot, RAL 3020: Vallejo Model Color 909 28) ähnlichen. Bei Güterwagenbraun muss man indes zu lösungsmittelhaltiger Mo-Lak-Farbe (beispielsweise Weinert-Art.-Nr. 2467) greifen. Die Farbe trägt man mit dem Pinsel auf. Sollen die Ausbesserungen älter wirken, fährt man mit einem Spritzgang Braun oder Sepia oder einer Mischung der beiden Töne fort.

Bei einer größeren Anzahl ähnlich oder gleich zu behandelnder Wagen ist es sinnvoll, die Wagen in einer Reihe bereit zu legen, dann nacheinander die jeweilige Oberseite mit derselben Farbe zu spritzen. Dann dreht man die Wagen allesamt um und spritzt die nächste Seite. Wer die Farbe nicht deckend aufträgt wird feststellen, dass trotz der Verwendung desselben Farbtons kein Wagen dem anderen gleicht, womit das Ziel, ein abwechslungsreiches Zugbild zu erhalten, bereits erreicht ist.

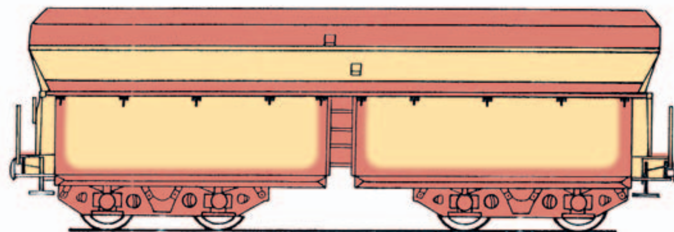
Eine andere für Ganzzüge geeignete Wagengattung sind Staubgutwagen. Auch an ihnen setzen sich Spuren der Ladegüter ab. Das Staubgut löst sich in Wasser, das beim Hinunterfließen Spuren am Behälter hinterlässt. Solche Spuren lassen sich im Modell gut mit dem Pinsel darstellen. Die Vallejo-Model-Air-Farbtöne 71001 (Weiß) und 71050 (Hellgrau) mischt man beliebig und trägt sie mit dem Borstenpinsel auf. Gerade hochdetaillierte Modelle sollte man vor der Behandlung demontieren. Bei der Bearbeitung kann man nach dem Auftragen der grauen Farbe schöne Effekte durch das teilweise Abnehmen der Farbe mit einem in Airbrush-Cleaner (Reiniger) getränkten Pinsel erzielen. Der Fahrgestellbereich darf mit Bremsstaub (Model-Air-Farben, beispielsweise Umbra, Art.-Nr. 71040 oder Rost, Art. Nr. 71080) oder Sepia leicht eingenebelt werden. Den Abschluss bildet der gewohnte Überzug der behandelten Partien mit Mattlack.

Kesselwagen und anderen Güterwagentypen ist eine weitere Folge des Airbrush-Workshops gewidmet.

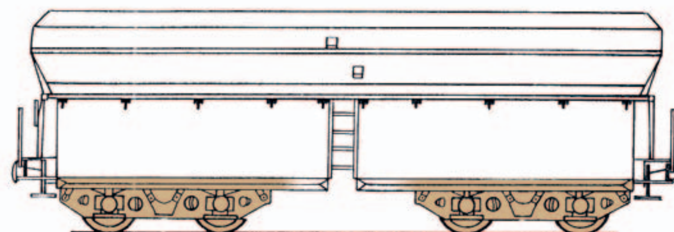
Jochen Frickel



Im rot unterlegten Bereich treten verstärkt Dellen in Erscheinung.



Rot: Verstärkte Spuren durch Ladegut. Gelb: Weniger Rückstände.



Bei geringen Spuren von Ladegut bringt man Bremsstaub auf.

Aus der Ideenkiste

Farb-Stocher

Immer wieder kommt es vor, dass durch den alltäglichen Gebrauch der Modelbahnfahrzeuge kleine Kratzer oder andere kleine Schadstellen entstehen. Dem soll natürlich Abhilfe geschaffen werden. Eine farbliche Korrektur mit Hilfe eines Pinsels führt jedoch oft zu unsauberen Schönheitsflecken. Daher führe ich diese Schönheitsreparaturen mit Hilfe eines Zahnstochers aus Holz aus: Man kann die Farbe punktgenau aufbringen.

Walter Gross

Reifen-Plattfuß

Nur wenige Feilstriche lassen Modell-Anhänger für die Straße überladen aussehen.

An beladenen Modellstraßenfahrzeugen, vor allem Lastkraftwagen und Anhängern aus dem Bereich der Landwirtschaft, soll das Gewicht der Ladung optisch deutlich gemacht werden. Mit einer Feile nimmt man vom Reifen ein deutliches Segment weg. Wenn man es symmetrisch auf beiden Seiten macht, wirkt das Fahrzeug überladen. Dagegen erweckt man bei einseitiger Behandlung den Eindruck eines schleichenden Plattfußes. Hängt das Fahrzeug deutlich schief, wird der richtige Eindruck beim Betrachter erzeugt. Mit einigen flotten Pkw im Schlepptau ist rasch ein kleines Straßenverkehrsmotiv gestaltet.

Wolfgang Loidol

Fotos (2): Loidol



Und da kommt der Bauer Huber mit seinem überladenen Gefährt daher und hält alles hinter ihm auf...



Wenige Feilstriche, realistische Wirkung: Ein deutliches Stück ist vom Kunststoffreifen zu entfernen.

Borussia-Fans auf Tour

Mit Hilfe von Preiser-Figuren und Accessoires aus dem Fan-Umfeld entstehen H0-BVB-Fans.

Die neue Fußballsaison läuft seit einigen Spieltagen, und somit sind auch die Gelb-Schwarzen vom Ballsportverein Borussia (BVB) Dortmund wieder auf allen Bahnhöfen zu sehen. Außerdem feiern sie 2009 den 100. Geburtstag ihres Vereins, der am 19.12.1909 gegründet wurde. Dieses historische Datum veranlasste mich, meinen Bahnhof mit dieser Anhängerschaft zu beleben. Preiser liefert die Akteure. Farbe, Nummern, Fahnen, Schals und Fantrikot mit Emblem erhalten die Figuren dann in Eigenarbeit. Zuerst werden die Figuren angemalt und die Drahtstücke für die Fahnenstsangen auf die passende Länge gekürzt. Die notwendigen Fanaccessoires schneidet man aus einem Fanartikelkatalog oder einer Fußballzeitschrift aus und klebt sie anschließend mit Sekundenkleber auf die Figuren und Fahnenstangen. Danach kann man sie auf eine Folie (zum Beispiel Fensterscheibe aus dem Modell-Häuserbau) als Gruppe kleben und auf den Bahnsteig stellen. Während sie dort auf den Zug warten, kann man sie singen hören: „Jetzt geht's los!" Diese Idee ist auch für jeden anderen Fußballfan geeignet, über Nachahmung würde ich mich freuen.

Günther Heldenmaier

Foto: Heldenmaier



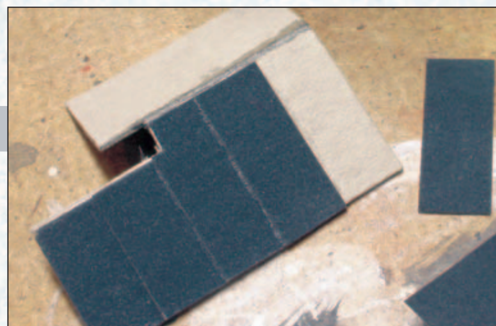
Zum Derby nach Gelsenkirchen oder zum Pokal nach Jena? Borussia-Fans in H0 warten auf den Zug.

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Modellbahn-ABC



Aus feinem Schleifpapier entsteht die Teerpappedeckung für eine Schrankenwärterbude.



Aus Bastel-Wellpappe bestehendes Welleternit-Dach des H0-Modells eines Kleinlokschuppens nach Bad Mergentheimer Vorbild.



Vorgehen bei der Arbeit mit Locherabfall-Biberschwänzen, die den Vorbildern mit gerader Unterkante und abgerundeten Ecken entsprechen.

Modellbahnanlagen werden meist aus der Vogelperspektive betrachtet, so dass man Gebäudedächern zwecks Individualität in Form und Farbe Aufmerksamkeit widmen sollte.

D wie Dächer

Dachlandschaften können durchaus faszinieren – vor allem alte, verwitterte. In Baugröße H0 entstehen beeindruckende Ziegeldeckungen unter Verwendung der Abfälle eines Lochers für Spiralbindung, die der weniger gerundeten Form industriell gefertigter Biberschwänze entsprechen. Wer selbst keinen Locher besitzt, kann sich an Copy-Shops oder Schulen wenden, die solche Geräte im Bestand haben.

Am besten auf einer Karton-Basis des späteren Daches wird über der späteren Dachrinne beginnend zum First hin gedeckt. Dies geht übrigens viel schneller, als der Leser vielleicht befürchten mag, denn eine mit etwas Pritt-Multi-Fix-Klebegummi versehene Zahnstocherspitze pickt die Ziegel ruck-zuck auf und setzt sie ebenso bereitwillig auf der mit Uhu-Alleskleber bestrichenen Dach-Kartonplatte wieder ab.

Zur Imitation der bauchigen Firstziegel werden flache Locherabfall-Papierziegel über die Rundung eines Zahnstochers gerollt.

Biberschwänze in größeren Maßstäben gelingen aus Pappstreifen, die man mit einer gerundeten Hautschere in entsprechend geformte Stücke schneidet. H0-Welleternit-Dächer sind hingegen noch schneller gedeckt: Feine Bastel-Wellpappe eignet sich bestens zur Nachbildung derselben. Auch Teerpappe-Dächer sind leicht umsetzbar, denn zu ihrer Nachbildung eignet sich feinkörniges Schleifpapier.

Eine andere, etwas aufwendigere Technik erlaubt hingegen frappierend originalgetreu wirkende Dachpappe-Nachbildung: Brillenreinigungs- oder Erfrischungstücher, deren Papiermaterial auch im nassen Zustand reißfest bleibt, werden erst in Streifen, letztere dann in



Beeindruckend graviert und effektvoll patiniert: Abenteuerliche Biberschwanz-Dachlandschaft des alten Faller-Stellwerks „Darmstadt“.



Fotos: M. R. Gauß

So richtig schön urig wirkt das fertige Dach unseres H0-Trafohäuschens. Unregelmäßige Patinierung unterstreicht die realistische Wirkung.



Die gerundeten Firstziegel bilden den oberen Abschluss. Rechts oben im Bild der Dachdecker-Zahnstocher mit Pritt-Multi-Fix an der Spitze.

verschieden lange Stücke geschnitten. Tränkt man diese Stücke mit Weißleimwasser, gelingt mit ihnen eine fein strukturierte und stabile Teerpappe-Deckung, die nach Trocknung nur noch anthrazitgrau koloriert werden muss. Rostrot eingefärbt ginge eine solche Deckung sogar als altes Blechdach durch.

Selbstverständlich bieten die Zubehörhersteller Plastik-Dachplatten in verschiedenen Ausführungen und Maßstäben an. Mittels Acryl-Mattfarbe erhalten unsere Selbstbau-Deckungen ebenso wie Fertigdächer ein glaubwürdig verwittertes Flair. Leider sind nicht viele Kunststoff-Bausätze im Dachbereich so beeindruckend graviert wie die Biberschwanz-Deckung des alten Stellwerks „Darmstadt" von Faller. Doch Farbe kaschiert und veredelt zum Glück gleichermaßen: Zunächst wird im dunkelsten Ton des nachzubildenden Daches flüssig lasiert, nach dessen Trocknung mit diversen helleren Tönen graniert (vergleiche Modellbahn-ABC Teil 1, Altern, in Ausgabe 6/2008). Zur Anmischung passender Farbtöne ist wie immer der wache Blick aufs große Vorbild bester Lehrmeister.

Michael Robert Gauß

Als erste Roco-H0-Version der V36 erscheint die mit Dachkanzel ausgestattete V 36 109 in einem digitalen Startset.

Starenkobel

Die neu konstruierte V36 trägt die unter Eisenbahnern als Starenkobel bekannte Kanzel, die dem Personal bessere Streckensicht ermöglichen sollte. Da im Set nicht nur ein Gleisoval mit Weiche, sondern zudem drei vor einigen Jahren nur kurzzeitig als Verbandssonderserie gefertigte rote Donnerbüchsen enthalten sind, dürften auch viele so genannte gestandene Modellbahner zum Setkäufer werden.

Bezüglich Gestaltung und technischer Ausstattung ist die V36 zwischen klassischen Einsteiger- und hochdetaillierten Supermodellen angesiedelt. Proportionen und Hauptmaße wurden gut umgesetzt und an den freistehenden Griffstangen, Rangierergriffen und dem aus Messingblech gefertigten Lokschild am Vorbau dürften auch erfahrene Modellbahner ihren Spaß haben. Da Fahrgestell und Gehäuse weitgehend aus Metall gefertigt sind, liegt die V36 mit 227 g auch angenehm schwer in der Hand. Beim Pressemuster wies der Vorbau diverse schlecht ausgegossene Stellen auf, so dass die maßstäblichen Niete kaum auffallen. Die Oberseiten von Umlauf und Trittstufen sind graviert. Im Personenzugdienst sollte man die Lok nur mit Wagen einsetzen, die über eigene Kohleöfen verfügen, da der Lok eine Zugheizeinrichtung fehlt. Im Führerstand müssen dem H0-Lokführer zwei Handräder und ein Podest als Andeutungen des Arbeitsplatzes genügen. Nach Vorbildfotos kann der Modellbahner den Führerstand aber aufwerten. Die Form der Dachkanzel-Verglasung geriet etwas kantig. Bei den Kunststoff-Radsternen hätte man sich feinere Speichen gewünscht.

Dass der gut auf den leisen Antrieb abgestimmte Decoder sehr gute Langsamfahreigenschaften ermöglicht, bleibt dem Modellbahner auf weniger sauberen Gleisen verborgen. Die V36 blieb bei der Probefahrt trotz sauberer Räder häufig auf Roco-Line-Weichen (ohne polarisiertes Herzstück) stehen! Im Test zog die Lok in der Ebene einen 4,8 m langen Zug, gebildet aus vierachsigen Schnellzug- und Kesselwagen. Der sich aus dem Einbau der großen Schwungmasse ergebende sehr gute Auslauf hilft der Lok ab umgerechnet 30 km/h über Schmutzstellen und nicht polarisierte Herzstücke hinweg. Dass die Beleuchtung mit warmweißen Dioden geschieht, hellt die Miene des Modellbahners ebenfalls auf. Durch Einschalten des Rangiergangs reduziert sich die Höchstgeschwindigkeit auf umgerechnet 77 km/h und es verbleibt ein Regelbereich, der feinfühliges Fahren zulässt.

Die V36 ist ein hübsches Modell geworden, das auf sauberen Gleisen (und bei polarisierten Weichenherzstücken) auch ein sehr gutes Fahrverhalten an den Tag legt.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO *Lok: Stimmig umgesetzte Grundmaße; zahlreiche freistehende Teile; hohes Gewicht; sehr hohe Zugkraft; sehr guter Auslauf; fairer Preis (Set)*

KONTRA *Lok: Mangelhafte Stromabnahme; Proportionen der Kanzel*

PREIS *Set UVP 229 Euro*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠

STECKBRIEF

- V_{max} (Fs. 28) 129 km/h
- V_{max} Vorbild (55 km/h) in Fs. 8
- Auslauf aus V_{max} 432 mm
- Auslauf aus 55 km/h 102 mm
- Anfahren (Fs. 1) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 47 g
- Zugkraft Steigung 3% 44 g

- **Hersteller:** Modelleisenbahn GmbH/Roco, Bergheim
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr. (Set):** 41268
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht; Kurzkupplungen liegen bei
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 652
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf die 3. Kuppelachse
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** 2

Die Zusammenstellung des Sets sollte gewährleisten, dass sich der Modellbahnvirus dauerhaft beim Käufer einnistet.



Kommentar

Die V36 befördert 21 vierachsige Wagen, was ihr eine positive Bewertung bei der Zugkraft einbringt. Was nützt aber die hohe Zugkraft, wenn die Roco-Lok beim Rangieren immer wieder auf nicht polarisierten Herzstücken des hauseigenen Gleissystems stehen bleibt? Es sollte geprüft werden, ob man die Haftreifen-Achse gegen eine ohne Haftringe (wie zweite Kuppelachse) tauschen kann und ob man diese den Modellen beilegen könnte. Selbst wenn die Lok ohne Haftreifen nur noch fünf bis sechs Schnellzugwagen ziehen würde, erhielte sie eine bessere Gesamtbewertung. *yo*



Mit der gewaltigen Zugkraft zeigt die V300 dem Modellbahner, wo der Hammer hängt.

Die mehrere Jahre in Hamm stationierte V300 001 realisiert Trix im Maßstab 1:160.

Hammer Hammer

Dass die V300 eine Art Super-V200 ist, sieht man dem stämmigen Sechsachser sofort an. Schließlich übernahm man bei der 1957 noch als ML 2200 C'C' gebauten neben den Motoren auch die Formensprache.

Die später als V300 001 bei der DB eingereihte Maschine verdankt ihre Existenz einer Bestellung der Jugoslawischen Staatsbahnen JZ, die 1956 drei Streckendieselloks bei Krauss-Maffei orderte. Da eine maximale Achslast von 16 t gefordert war, musste die Lok sechsachsig ausgeführt werden. Eine vierte Lok, eben die spätere V300 001, fertigte Krauss-Maffei auf eigene Rechnung und vermietete sie an die DB. In der von Minitrix vorgestellten Lackierung rollte sie seit dem Kauf durch die DB 1964 bis zur Abstellung 1975.

Das N-Modell gibt die Proportionen und Formensprache des Originals ansprechend wieder. Dass die Stirnfenster ein wenig zu klein und zu eckig gerieten ist der notwendigen Materialstärke im Übergang zwischen Dach und Seitenwänden geschuldet. Bei der Entwicklung haben sich die Konstrukteure eng an die Originalzeichnungen gehalten, weshalb die auf Vorbildfotos deutlich erkennbaren Öffnungen im schrägen Bereich der Tankverkleidung fehlen. Dafür gefallen die filigranen Blenden der Drehgestelle, bei denen sogar die Zwischenräume der Federn durchbrochen sind. Die Bremsklötze liegen selbstverständlich in Radebene. In gewohnt perfekter Ausführung wurden Lackierung und Beschriftung realisiert. Besonders die superfein bedruckten Griffstangen der Führerstandsaufstiege und Alurahmen der Führerstandsfenster gefallen.

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; maßstäbliche Ausführung; sorgfältige Lackierung und Bedruckung; ruhiger Lauf; sehr gute Langsamfahreigenschaften; praxisgerechter Auslauf; hohe Zugkraft*

KONTRA *Öffnungen im Tankbereich fehlen; gelbe LED*

PREIS *UVP: 169,95 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Unter dem Gehäuse im Metallrahmen steckt grundsolide Großserien-Technik. Der durch zwei Schwungmassen gezähmte Mittelmotor treibt die beiden äußeren Achsen beider Drehgestelle an. Die Getriebeabstufung geriet perfekt: Bei 12 V erreicht die Maschine 165 km/h, Rangierfahrten absolviert sie ruckfrei bei 3,4 V mit 2 km/h. Bei Stromunterbrechung rollt sie aus dem Vorbild-Höchsttempo von 140 km/h noch 73 mm weiter. Eine digitale Schnittstelle ist auch an Bord. Gespannt darf der Digitalbahner auf die Variante mit serienmäßigem Sounddecoder sein. Wegen des recht leisen und eleastischen Antriebs dürfte die digitale Lok ein besonderes Fahrvergnügen bieten. Gewaltige Kräfte entfaltet schon die hier vorgestellte analoge Version. Eine Drei-Prozent-Steigung klettert die V300 noch mit 13 vierachsigen Schnellzugwagen hinauf. Die Last hängt übrigens an einer kulissengeführten Kupplung, die in einem Normschacht steckt. Die LED-Beleuchtung verbreitet gelbstichiges Licht, ist dafür aber bereits ab 3,4 V erkennbar.

Mit einem unverbindlich empfohlenen Verkaufspreis von 169,95 Euro gehört die Lok zur Oberklasse. Dafür bietet sie auch einen entsprechenden Gegenwert. Übrigens: Semmering-Fans sollten versuchen, die blaue Version (Trix Profi Club, Art.-Nr. 12424) zu ergattern. Die Lok weilte 1957 kurze Zeit am Semmering und beförderte dort zahlreiche Plangüter- und Personenzüge. *Jochen Frickel*



Die formenbautechnisch schwierige Umsetzung der Stirnseiten darf als gelungen betrachtet werden.

Die Ursprungsversion der DR-V 60 stellt die Modellbahn-Manufaktur Sebnitz in TT vor.

Herbstgoldener Rangierer

Eine spezielle Lücke im TT-Sortiment schließt die Modellbahn-Manufaktur Sebnitz (Vertrieb über Handelsagentur Michael Tillig, Tel. 035971/80343, www.handelsagentur-tillig.de) mit einer Nachbildung der Reichsbahn-106.0-1, also jener gestalterisch von der späteren Serienlieferung abweichenden Ur-V 60.

Von dieser leichteren Ausführung wurden zu Beginn der 1960er-Jahre immerhin 167 Exemplare in Dienst gestellt. Bereits auf den ersten Blick weiß das sauber in herbstlichem Orangegelb lackierte Lökchen zu gefallen, kann es doch neben stimmigen Proportionen mit einigen gestalterischen Leckerbissen aufwarten. Ohne Fehl und Tadel wurde die mehrfarbige Gehäuse-Bedruckung ausgeführt. Auf den schwarzen Lokschildern prangen aluminiumfarbene Anschriften, die vergessen lassen, dass die Schilder nicht wirklich erhaben umgesetzt wurden. Mit bravouröser Passgenauigkeit glänzen die glasklaren Fenstereinsätze, doch leider vermisst man an den Frontscheiben Scheibenwischer. Den Blick auf die Modelltechnik verwehrt eine aufdringliche hellgraue Abdeckplatte. Pfiffig haben die Sebnitzer das filigrane Schutzgitter über dem Lüfterrad der Kühleranlage nachgebildet: Es wurde einfach auf transparentes Plastik aufgedruckt. Unter dem Umlauf finden sich neben Aufstiegen und Rangierertritten noch weitere freistehend angespritzte Details in Form diverser Leitungen. Toll, dass die zierlichen Haltestangen unter den Puffern bereits ab Werk montiert wurden. Mit etlichen Zurüstteilen muss der Modellbahner seine Maschine dann allerdings noch ergänzen, was aufgrund mangelhafter Passgenauigkeit der Aufnahmeöffnungen leider zur unangenehmsten Arbeit an der Lok gerät. Aufgrund der Winzigkeit jener anzubringenden Griffstangen wäre es zudem hilfreich, wenn sie in Überzahl beilägen.

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 81 km/h
- V_{max} Vorbild (60 km/h) bei 9,6 V
- Auslauf aus V_{max} 40 mm
- Anfahren (1,5 V) 3 km/h
- Zugkraft Ebene: Zug mit 40 Achsen
- Zugkraft Steigung 3%: Zug mit 16 Achsen

- **Hersteller:** Modellbahn-Manufaktur Sebnitz/Handelsagentur Michael Tillig
- **Nenngröße, Spur:** TT, 12 mm
- **Katalog-Nr.:** 5020
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Tillig-TT-Kupplung
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 651
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** –

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; filigrane Kühlergravur; gute Fahreigenschaften*

KONTRA *Fehlende Scheibenwischer; Zurüstteile; auffällige Getriebeabdeckung*

PREIS *UVP 159,95 Euro*

URTEILE

Neben der obligatorischen Digitalschnittstelle gemäß NEM 651 beinhaltet die Platine auch einen Lichtwechsel Warmweiß/Rot, der dank LED-Technik bereits im Rangiergang bestens erkennbar ist. Zu gefallen weiß das Fahrwerk mit seinen in Radebene liegenden Bremsklötzen sowie brünierten Metall-Kuppelstangen respektive Radreifen. Es wurde von Tilligs 106.2-8 adaptiert. Die auffällige hellgraue Getriebeabdeckung sollte der TT-Bahner abschrauben und schwarz lackieren.

Die Fahrwerte der Lok überzeugen vollauf, denn geschmeidig und gleichmäßig surrt sie leise über die Testanlage. Angesichts des vollständigen Verzichts auf Haftreifen sind die Zugkräfte der Rangierlok in der Ebene sehr gut und auch die Getriebeauslegung kann den Modellbahner mit mustergültig stabilen Kriechwerten unter umgerechneten 5 km/h bei einer Spannung von 1,5 Volt sowie maximal möglichen 81 km/h bei zwölf Volt begeistern.

Der empfohlene Verkaufspreis von 159,95 Euro ist für heutige Verhältnisse durchaus als noch moderat zu bezeichnen.

Michael Robert Gauß



Die Ursprungsversion mit geändertem Führerhaus ist gerade im Epoche-IV-Orange eine attraktive Erscheinung.



Das komplett ausgestattete Arbeitsgerät ist mit perfekten Fahreigenschaften und zeitgemäßer Detaillierung gesegnet: So macht Rangieren Spaß.

Sie kann alles – außer schnell fahren. Die Spur-0-Köf-II von Lenz vermag rundum zu überzeugen.

Rangieren ohne Bocken

Das Spur-0-Sortiment von Lenz entwickelt sich prächtig. Was bislang fehlte, war eine Kleinlok. Mit der Köf II erscheint nun die bei der Deutschen Bundesbahn (DB) und bei der Deutschen Reichsbahn (DR) einstmals zahlenstärkste Kleinlok. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 (mit stärkeren Motoren und Druckluftbremse 45 km/h) durften sich die Kleinen auch vor Übergaben beweisen.

Da die Lok einen kleinsten Kurvenradius von 50 m (im Modell 115 cm) befahren durfte, ist ein Einsatz auf dem R2 (Radius 103 cm) sogar fast vorbildgerecht. Natürlich fährt die Lok auch durch engere Modell-Kurven. Wer bislang kurze zweiachsige Loks nicht mochte, weil diese durch die kurze Stromabnahmebasis zum Stehenbleiben auf Weichen-Herzstücken oder schmutzigen Gleisen neigten, kann beruhigt zur Lenz-Köf greifen. Diese ist mit USP (Uninterruptable Signal Processing), also einem Energiespeicher ausgestattet, der der Lok über stromlose Stellen hinweghilft. Mit umgerechnet 15 km/h rollt die Köf über ein 15 cm langes Blatt Papier hinweg! Wie alle Lenz-Loks ist sie digitaltechnisch unter anderem mit Original-Sound, Entkupplungsfunktion und diversen Lichtfunktionen komplett ausgestattet.

Angesichts der schon im Analog-Betrieb perfekten Langsamfahreigenschaften versteht der Autor dieses Beitrages sehr gut, warum viele, die bislang in 1:87 oder kleineren Maßstäben Modellbau betrieben haben, auf Spur 0 umsteigen. Doch der eigentliche Knüller ist das Spielen im digitalen Umfeld. Mit dem typischen Brummeln eines Lkw-Dieselmotors verschiebt man Wagen in Anschlussgleise oder lässt die Köf mit einer Donnerbüchse und maximal einer Hand voll Güterwagen als Güterzug mit Personenbeförderung über die Nebenstrecke eilen.

Ach ja, die Proportionen, die Umsetzung der Maße und die Detaillierung der in kombinierter Metall-Kunststoff-Bauweise hergestellten Maschine sind gelungen. Die Gravur des vorderen Lüftergitters hätte allerdings etwas tiefer ausfallen dürfen.

Für unverbindlich empfohlene 345 Euro steht die Köf in der Preisliste. Angesichts der mustergültig kompletten Digital-Ausstattung, der vorbildgetreuen Gestaltung und der perfekten Fahreigenschaften lohnt sich die Anschaffung.

Jochen Frickel

STECKBRIEF

- V_{max} in Fs 28: 53 km/h
- V_{max} Vorbild (45 km/h) in Fs 22
- Auslauf aus 45 km/h: 128 mm
- Anfahren (Fs 1) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 100 g
- Zugkraft Steigung 3% 88 g

- **Hersteller:** Lenz, Gießen
- **Nenngröße, Spur:** 0 (Maßstab 1:45); 32 mm
- **Katalog-Nr.:** 40150
- **Gehäuse:** Metall und Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Hakenkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Achsen
- **Preis:** UVP 345 Euro

AUF EINEN BLICK

PRO *Proportionen; Maßgenauigkeit; Detaillierung; komplette Digital-Ausstattung; hervorragende Fahreigenschaften*

KONTRA *Flach graviertes Lüftergitter*

PREIS *UVP: 345 Euro*

URTEILE



Die Ausstattung mit den vielen Funktionsdetails und deren Filigranität ist vorbildlich. Nur die Lackierung wirkt etwas grob.

Feuerlöschen in Präzision: Das gut gestaltete LF 16 rollt als TT-Modell von Hädl's TT-Manufaktur in den gut sortierten Fachhandel.

Die Straße frei!

So genannte Doppelkabinen-W 50 fuhren in der DDR unter anderen als Bautruppfahrzeuge der Post und für die Feuerwehren. Einen solchen Einsatzwagen vom Typ LF 16 gibt es für TT bei Hädl's Manufaktur. Erstmals stellt sie die Teile einer Neuentwicklung im vollständigen Spritzgussverfahren her. Deren Produktion und der Zusammenbau erfolgen in Deutschland. Das Modell erfreut mit guten Proportionen und seiner sehr guten Ausstattung, von der viele Teile einzeln angesetzt sind. Dabei fallen die Leitern nebst filigranem Tragrahmen sowie die Haspel mit aufgewickeltem Feuerwehrschlauch am Fahrzeugheck besonders positiv auf. Selbst das IFA-Firmenlogo und der W 50-Schriftzug, beides an der Fahrzeugfront, sind nachgebildet! Auch das Chassis steht der Qualität in nichts nach. Einzig die Lackierung des Modells wirkt etwas grob und beeinträchtigt den guten Gesamteindruck. Alles in allem aber sind 29,95 Euro noch in Ordnung. Der gute Fachhandel führt Modelle von Hädl. Infos: Hädl's Manufaktur, Inh. Ralf Hadler, Hauptstr. 47, 18299 Laage, www.haedls-tt-laden.de.

Henning Bösherz

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Proportionen; viele Details; IFA-Logo; Feuerwehr-Ausstattung*

KONTRA *Lackierung etwas grob*

PREIS *29,95 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Hart wie ein Brett, aber unverwüstlich – so wird der Lada Niva eingeschätzt. Das Geländefahrzeug gibt es als Kleinserienmodell von Adp im H0-Maßstab.

Huppefrosch

Der Lada Niva gehörte zu den wenigen Geländewagen, die in der DDR zu erhalten waren, und das auch erst am Schluss. Als preiswerte Alternative zu westlichen Geländewagen war und ist er auch in Westeuropa und sogar auf Island ein gefragtes Gefährt. Adp erinnert an das heute noch eingesetzte Fahrzeug mit einem H0-Modell in der eigenartig-grünlichen Farbgebung, die für den Lada Niva typisch war. Das Kleinserienmodell trifft die Proportionen und den spartanischen Charakter gut, die Gravuren sind in Ordnung und viele Details sind angedeutet. Etwas grob fallen leider der Fenstereinsatz und, die – wie gesagt, im Farbton korrekte – Lackierung aus. Neben der hier vorgestellten niva-grünen Ausführung wird er auch in Beige sowie als hellrotes Einsatzfahrzeug der Feuerwehr offeriert. Mit vom Hersteller empfohlenen 15,95 Euro wird er zu einem fairen Preis angeboten. Zu beziehen ist der russiche Huppefrosch über den Fachhandel. Info: Adp, Bernd Schaefer e.K., Glasewitzer Chaussee 56, 18273 Güstrow, www.adp-modelle.de. *Henning Bösherz*



Kantig, robust und sehr gefragt: Der Lada Niva. Adp-Modelle aus Güstrow haben mehrere Varianten des Geländewagens parat.

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Proportionen; viele Details angedeutet oder farblich markiert; abgesetzte Felgen*

KONTRA *Etwas grober Fenstereinsatz; Lackierung*

PREIS *15,95 Euro (UVP)*

URTEILE 3½ Schluss-Signale

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Aufgehorcht!

Die Proportionen der Stirnseite wurden stimmig umgesetzt.



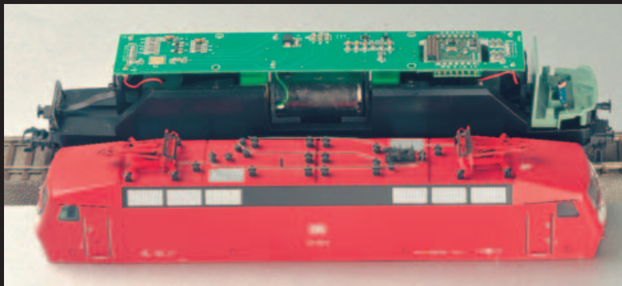
Als Neukonstruktion rollt die vielseitig einsetzbare 120.1 von Trix in den Fuhrpark von H0-Anlagen mit Epoche-V-Betrieb.

Ein Universalgenie ist die vor 20 Jahren in Fahrt gekommene Baureihe 120.1 zwar nicht, doch zeigt sie ihr Können noch heute vor IC- und Güterzügen. In Norddeutschland eilt sie sogar mit Doppelstock-Wendezügen zwischen Hamburg und Rostock hin und her.

Das H0-Modell ist das erste nach neue Trix-Philosophie (reich detailliertes Kunststoff-Gehäuse, Fünfpol- oder Glockenankermotor und Allachsantrieb) entstandene Triebfahrzeug nach deutschem Vorbild. Jahrelang galten die Fahreigenschaften der von Märklin übernommenen Modelle als Problembereich. Die nur für Trix entwickelte 120 bringt trotz des Kunststoff-Gehäuses stattliche 558 g auf die Waage. Der Motor ist in ein massives Metall-Chassis eingebettet. Dieses dämpft die kaum vorhandenen Geräusche des Motors und die des Getriebes. Ergebnis ist eine beispielhafte Laufruhe. Dank der beiden mächtigen Schwungscheiben reagiert die 120 geschmeidig auf Änderungen am Fahrregler. Die Getriebeabstufung ist sehr gut. Analog angesteuert kriecht sie bei 1,8 V mit weniger als 1 km/h davon und erreicht im Galopp 210 km/h bei 12 V. Aus dieser Geschwindigkeit rollt sie bei Stromunterbrechung stattliche 574 mm aus. Die Zugkraft ist über jeden Zweifel erhaben. In der Ebene kann die Drehstromlok 24 vierachsige Schnellzugwagen befördern, in der Drei-Prozent-Steigung zieht sie 14 Wagen aus dem Stand an. Damit Lok und Wagen Puffer an Puffer fahren, trägt die 120 Kurzkupplungskulissen.

Hohe Ansprüche sollte auch die Gestaltung befriedigen. Die Umsetzung lässt indes noch Raum für Verbesserungen. Dass die Proportionen stimmen und die Vorbildmaße eingehalten wurden, versteht sich bei einer Neukonstruktion. Die Pufferträger können für den Vitrineneinsatz zugerüstet und längere Pufferhülsen montiert werden, jedoch fehlen die UIC-Steckdosen. Dafür hat die Lok eine der zu klein geratenen Griffstangen zuviel an den Stirnseiten. Die Stromabnehmer haben ein falsches Schleifstück. Nacharbeit bietet sich auch mit dem Pinsel an. So reicht die silberne Farbe an den Lüftern der Dachschräge nicht bis in die Ecken, weshalb die korrekt gravierten Lüfter zu klein erscheinen. Auch der Hauptschalter freut sich auf einen nachträglichen Farbauftrag. Dass die Dachleitungen nicht bis zum letzten Isolator ge-

Das Innenleben ist mit Fünfpolmotor, Schwungmassen und Digitalschnittstelle zeitgemäß.



führt werden, muss heute eigentlich nicht mehr sein. Der Fahrgestell-Bereich offenbart eine bei einer Neukonstruktion ärgerliche Anzahl von Kompromissen. Der zu breite Transformator zwischen den Drehgestellen wirkt mit den angespritzten Armaturen spielzeughaft. An den Drehgestellen selbst gefallen die separat angesetzten Leitungen und Dämpfer. Auch die in Radebene liegenden Sandstreueinrichtungen sind fein graviert. Damit die Drehgestelle in Fahrzeug-Längsachse kippbar sind, wurden die

Nahezu geräuschlos gleitet die 120 über die Anlage. Weniger leise sind Diskussionen über die Form.



Schraubenfedern der Kastenabstützung so flach graviert, dass sie hinter dem Lokkasten verschwinden. Dafür behindert kein Getriebekasten den Blick unter dem Drehgestell-Rahmen hindurch. Die Schienenräumer entsprechen nicht der Form der Originale. Die Radsätze weisen zu dicke Laufflächen auf.

Wie von Trix gewohnt, besticht die Ausführung von Lackierung und Anschriften durch Konturenschärfe und Deckkraft. Bereits ab einer Spannung von 2,7 V leuchten die warmweißen LED der Beleuchtung gleichmäßig hell.

Die 120 begeistert durch perfekte Fahreigenschaften. Wegen diverser Kompromisse bei der Gestaltung des Fahrwerks wird das Modell zum Preis von 199,95 Euro dem eigenen hohen Anspruch bei Trix aber nur bedingt gerecht.

Jochen Frickel

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 210 km/h
- V_{max} Vorbild (200 km/h) bei 11,8 V
- Auslauf aus V_{max} 574 mm
- Auslauf aus 200 km/h 548 mm
- Anfahren (1,8 V) <1 km/h
- Zugkraft Ebene: 143 g
- Zugkraft Steigung 3%: 116 g

- **Hersteller:** Trix, Nürnberg
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 22603
- **Andere Ausführungen:** Farbvariante Verkehrsrot
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Märklin-Kurzkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Schwungmasse(n):** 2
- **Haftreifen:** 2
- **Preis:** UVP 199,95 Euro
- **Bemerkungen:** Mit Trix-Decoder 66839 kann die zugseitige Stirnbeleuchtung abgeschaltet werden

Heißer Flirt

Den Nahverkehr auf elektrifizierten H0-Strecken belebt der Flirt von Liliput.





Die stimmig umgesetzte Front und die attraktive Lackierung flirten mit dem Auge des Betrachters.



Mit einer Länge von mehr als 80 cm ist der hübsche Vierteiler eine stattliche Erscheinung.

Die Dachausrüstung gehört zu den Highlights des Liliput-Triebwagens.

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 250 km/h
- V_{max} Vorbild (160 km/h) bei 8,4 V
- Auslauf aus V_{max} 305 mm
- Auslauf aus 160 km/h 185 mm
- Anfahren (4,2 V) 1 km/h
- Zugkraft: Die vierteilige Garnitur bewältigt Steigungen bis 8 %

- *Hersteller:* Liliput-Bachmann
- *Nenngröße, Spur:* H0; 16,5 mm
- *Katalog-Nr.:* L133980
- *Andere Ausführungen:* Wechselstrom digital; SBB-Formvariante
- *Gehäuse:* Kunststoff
- *Fahrwerk:* Metall und Kunststoff
- *Kupplung:* Keine
- *Kleinster befahrener Radius:* 360 mm
- *Digitale Schnittstelle:* 21-polig
- *Kraftübertragung:* 2 Motoren; vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Achsen der Enddrehgestelle
- *Schwungmassen:* 2
- *Haftreifen:* 2
- *Preis:* UVP 262,50 Euro
- *Bemerkungen:* Serienmäßige Innenbeleuchtung, Stromabnahme über alle Achsen oder über die Achsen der beiden führenden Drehgestelle

Triebwagen gehören seit jeher zu den eleganten Schienenfahrzeugen. Auch Stadlers Flirt (Flinker leichter innovativer Regional-Triebwagen) macht da keine Ausnahme. Liliput nahm sich die vierteilige Version der in Kassel ansässigen Cantus-Verkehrsgesellschaft zum Vorbild. Flirt-Triebwagen rollen unter anderen auch für die DB und für die schweizerische SBB.

Wie schon beim ET 11 darf man den Konstrukteuren eine sehr gute Arbeit bescheinigen. Mit stimmig umgesetzten Proportionen bei minimalen Maßabweichungen wartet der Vierteiler auf. Die Stirnseiten gefallen mit passgenau eingesetzten Fenstern, den filigranen Kupplungsimitationen und ausklappbaren Rückspiegeln. Letztere könnte der Modellbahner mit etwas silberner Farbe innen aufwerten. Die Seitenverglasung sitzt mit aufgedruckten Rahmen passgenau in den Fensterausschnitten. Die Formtrennkante hinter dem Führerstand ist übrigens vorbildgerecht! Da wegen der Niederflurigkeit viele Einrichtungen der Elektronik und auch die Klimaanlagen im Dachbereich untergebracht sind, geht es dort überaus abwechslungsreich zu. Dachleitungen und Isolatoren zu unterschiedlichen Farben zu verhelfen, ist Sache des Modellbahners. Das Betrachten der perfekt zentriert aufgedruckten Symbole (Betreten verboten) auf diversen Hauben und Einrichtungen macht Freude. Der Stromabnehmer gibt die Form des Originals gut wieder, sollte aber grau lackiert sein.

Trotz separat angesetzter Schwingungsdämpfer wirken die Gravuren der Drehgestelle etwas flach. Das ist durch die in die Jakobs-Mitteldrehgestelle integrierte Kurzkupplungsmimik beziehungsweise bei den motorisierten Drehgestellen durch den Antrieb bedingt. Aus der Modellbahnerperspektive fällt die Vereinfachung kaum auf.

Was sehr wohl auffällt, ist die geschickt gelöste Verbindung der Fahrzeugteile untereinander. Wer den Zug selten trennen muss, kann die Verbindung verschrauben. Normalerweise genügt das Zusammenstecken. Auch dann kommt niemals der Eindruck auf, der Triebwagen könne auseinanderfallen. Die technische Ausstattung ist komplett: Im Analogbetrieb nehmen wahlweise alle oder die jeweils führenden beiden Drehgestelle Strom auf (letzteres funktioniert nur, wenn die vom Zugteil A aus gesehen rechte Schiene getrennt ist). Die serienmäßige Innenbeleuchtung ist im Digitalbetrieb schaltbar. Über einen Schalter unter Dachhauben des A-Teils kann man die Innenbeleuchtung stilllegen. Auch die 21-polige Digitalschnittstelle kam einfach zugänglich unter die Haube. Der Zug ist auf Oberleitungsbetrieb umschaltbar.

Wie beim Vorbild erfolgt der Antrieb auf die beiden Enddrehgestelle. Die Zugkraft genügt, um auch Acht-Prozent-Steigungen zu überwinden. Die Fahreigenschaften sind analog wie digital tadellos. Das überhöhte Maximaltempo geht für einen beim Vorbild immerhin 160 km/h schnellen Zug noch in Ordnung. Das leise Surren des Antriebes passt hervorragend zu einem Elektrotriebwagen. Die Stirnlampen strahlen ein für moderne Fahrzeuge passendes leicht bläuliches Licht ab.

Liliputs neuester Triebwagen ist eine erfreuliche Erscheinung. Zum Flirt mit dem Flirt sollte der Modellbahner 262,50 Euro für das analoge Gleichstrom-Modell mitbringen. *Jochen Frickel*







Fleischmann-Werk in Heilsbronn: Die Kernkompetenzen bleiben hier. Der Umzug aus Nürnberg soll im November vollzogen sein.

„Liebe zur Modellbahn eint uns": Reinhold Ott setzt bei Fleischmann wie bei Roco auf eine erfolgreiche Zukunft.

Ehrgeizige Ziele

Ansbach ist nicht weit, Nürnberg gleichfalls nicht. In Heilsbronn, dem waldreichen geografischen Zentrum Mittelfrankens, hat die Firma Gebrüder Fleischmann GmbH und Co. KG seit Jahrzehnten ein zweites Standbein neben dem Nürnberger Standort am Kirchenweg.

Letzterer fällt bekanntlich der noch von der alten Geschäftsleitung eingeleiteten und vom neuen Besitzer, der Modelleisenbahn Holding GmbH, einem Unternehmen der Haslberger-Gruppe, fortgesetzten Restrukturierung ebenso zum Opfer wie der Standort Dinkelsbühl. Die Belegschaft. konzentriert auf Heilsbronn, wurde um ein knappes Drittel auf nunmehr 225 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen geschrumpft. Nicht gerechnet der neue Fleischmann-Standort im rumänischen Arad, wo seit Juni 2006 bereits die Modelleisenbahn GmbH Roco-Produktgruppen fertigt.

Wer sich in Heilsbronn nicht auskennt, der wird ohne Hilfsmittel schwerlich die Firma Fleischmann in der Adlerstraße finden. Hinweisschilder sucht man vergebens. So mag man den ausgedehnten Industriekomplex für einen Teil der benachbarten Fleisch- und Wurstwarenfabrik Kupfer halten. Das kleine Schild mit der Aufschrift „Gebr. Fleischmann" neben der Pforte ist beim Vorbeifahren leicht zu übersehen, einziger Hinweis, dass sich hier nun der



Reinhold Ott und Christoph Schmantek: „Den Weg, den Märklin eingeschlagen hat, werden wir nicht gehen!"



Hauptsitz von Deutschlands zweitgrößtem Modellbahnhersteller befindet.

Zum letzten Mal war ich hier anno 1998, als das Familienunternehmen sein Schnapszahl-Jubiläum, das 111-jährige Bestehen, feierte. Seither hat sich rein äußerlich kaum etwas verändert, sieht man einmal von der Häufung Nürnberger und österreichischer Kennzeichen an den Autos auf den Firmenparkplätzen ab.

Innerlich sieht das freilich mit Ausnahme der immer noch modernen Produktionsanlagen gänzlich anders aus. Der Umzug ist in vollem Gange. Er soll noch im November abgeschlossen sein. Doch mich erwartet Reinhold Ott, in Personalunion für Vertrieb und Marketing verantwortlicher Geschäftsführer der Modelleisenbahn GmbH und bei Fleischmann: Pendeln zwischen Bergheim, Nürnberg und Heilsbronn, von den Standorten Banská Bystrica in der Slowakei und Arad in Rumänien gar nicht zu reden.

Sicher derzeit mit Schwerpunkt Fleischmann oder?

„Net unbedingt häufiger in Nürnberg, eher gleich ver- →



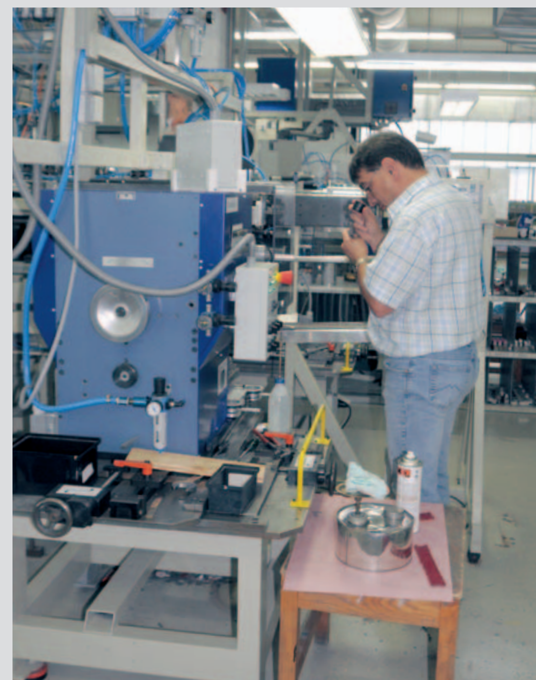
Stellvertretender Produktionsleiter Frank Schiwietz steht auch für die Kernkompetenz.



Tampondruck in Heilsbronn: Seit über 20 Jahren ist Claudia Corey bei Fleischmann.



Den beiden Abteilungsleitern Kunststoffspritzguss, Bernd Schotterer (lks.) und Thorsten Menna, entgeht nichts.



Erfahrung: Einsteller Alfred Wagner ist seit 27 Jahren bei Fleischmann in Heilsbronn beschäftigt.

teilt, weil die Aufgaben ja auch ähnlich sind", stellt Reinhold Ott ruhig klar. Der Eindruck, dass hier mehr als üblicher Handlungsbedarf nach einer Übernahme bestehen könnte, soll gar nicht erst aufkommen.

Nüchtern ist das Besprechungszimmer, in dem wir uns gegenüber sitzen. Persönliches möchte mein Gesprächspartner auch sonst gern ausklammern. Schließlich gehe es nicht um ihn, sondern um die gemeinsame Zukunft von Roco und Fleischmann.

Womit sich Reinhold Ott zweifellos auf einer Linie mit dem neuen Eigentümer, dem Freisinger Unternehmer Franz-Josef Haslberger, respektive seiner Modelleisenbahn-Holding befindet. Der nicht nur im Baustoffhandel, etwa mit der Hasit-Gruppe, sondern auch mit Immobilien-, Verwaltungs- und Dienstleistungs-Gesellschaften erfolgreiche Bayer hält sich gerne im Hintergrund.

Sei´s drum, ich bin hier, um zu erfahren, wie es nun bei Fleischmann weitergeht. Ergeben sich für Reinhold Ott etwa signifikante Unterschiede zu seinem Engagement für Roco?

„Eigentlich gibt es keine großen Unterschiede und die Kunden im Sinne unserer Händler sind ja auch dieselben", meint der Münchner, der seit Mitte der 80er-Jahre in der Spielwarenbranche tätig ist.

Gelassen reagiert Ott bislang, reicht allerdings die Beantwortung der nächsten Frage, nämlich die nach über die bisherigen Restrukturierungsmaßnahmen hinausgehendem Handlungsbedarf an Christoph Schmantek, neuer Verkaufs- und Marketingleiter bei Fleischmann, weiter.

„Erfolgreiche Unternehmensführung heißt, nicht stehen zu bleiben. Wir müssen bei Fleischmann das Markenprofil schärfen, das vorhandene Marktpotential der Modelle noch stärker und intensiver heben, die Marke neu aufladen und besser positionieren", betont Schmantek. Der langjährige Trix-Verkaufsleiter hat mit dem Wechsel zur Konkurrenz nichts verlernt, fügt mit einem Lächeln hinzu: „Sie sehen, für die Zukunft gibt es genügend Handlungsbedarf!"

Inwieweit hat denn da die den Kunden vertraute Firmenphilosophie des bisherigen Familienunternehmens noch ihren Platz?

„Zur Fleischmann-Philosophie gehört immer noch die gelebte Produktqualität", ergreift Christoph Schmantek erneut das Wort und fährt fort: „Die Emotion, die Tradition und die Wertigkeit der Marke."

Begriffe, die bislang unmittelbar mit der Produktion in Deutschland verbunden wur-



Auch feine Details wie angesetzte Griffstangen und Ösen bekommen je nach Verwendungszweck, ob nun für Roco oder Fleischmann, einen Farbauftrag.



In der Lackiererei erhalten die ersten Waggons der Fleischmann-Produktion unter Einsatz der Spritzpistole in Arad ihre vorbildgetreue Oberfläche.



In der von der Schwer- und der Chemieindustrie geprägten Stadt Arad im Banat herrscht an auch mit Feinmechanik vertrauten Kräften kein Mangel.



Will den Kolleginnen und Kollegen in der Slowakei und in Heilsbronn nicht nachstehen und zeigt Feingefühl: Mitarbeiterin in Arad.



Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser: Das ist im rumänischen Arad nicht anders als hierzulande.



Ist die Farbtrennkante auch sauber? Der Einsteller vertraut hier mehr auf seinen eigenen scharfen Blick als auf seine Lupe.

Fotos (6): Wilhelm Doru Gombos



Reinhold Ott: „Wir setzen zu 100 Prozent auf den Fachhandel und das wird honoriert!"



Foto: Frickel

Die ersten im rumänischen Arad montierten Fleischmann-H0-Wagen sorgen bei der Geschäftsleitung in Heilsbronn für zufriedene Gesichter.



Fotos (9): Haucke

„Projekte, die Spaß machen": Werner Thaller (lks.), Roco-Mann seit 27 Jahren, hier mit Sicherheitsfachkraft Günther Metzger, leitet das Umzugsprojekt.

den. Könnte das nicht auch mit Blick nach Arad künftige Probleme heraufbeschwören?

„Grundsätzlich nicht, denn Qualität hat immer ihren Preis und das fränkische Know-how kommt in voller Gänze zum Tragen", versichert Christoph Schmantek und Reinhold Ott ergänzt: „Die Kernkompetenzen bleiben hier in Heilsbronn. Wir haben einen Teil der Montage nach Arad ausgelagert, aber Konstruktion, Werkzeugbau etcetera sind hier in Heilsbronn zusammengefasst. Trotzdem verstehen wir uns als europäischer Hersteller und werden verschiedene Tätigkeiten bei Bedarf auch, wo es Sinn macht, in europäische Standorte, sprich Arad, verlagern." Und nicht ohne Stolz präsentiert der 50-Jährige die ersten in Arad montierten Fleischmann-Waggons: „Gestern gekommen!"

Und meiner Frage zuvorkommend betont Ott: „Eins wird es nicht geben, Roco und Fleischmann am selben Band. Die Marken bleiben strikt getrennt!"

Was freilich für die gemeinsame Zielsetzung nicht gilt, denn Geschäftsführer Reinhold Ott überrascht denn doch, als er formuliert: „Wir wollen im H0- und N-Bereich die Nummer eins werden!" Weltweit? „Weltweit!" *Karlheinz Haucke*



Mit ihrem Nahgüterzug passiert die V60 den Reiterhof mit den Kunststoffbauten der 60er- und dem Lichtspender der 50er-Jahre.

H0-Neubau auf historischem Boden: Runde 60 Jahre hat die historische Fleischmann-Anlage schon auf dem Buckel.

Fahr-Geschäft



Die gemessen am Vorbild moderne, als Modell aber alte Kirche gehört noch zur ursprünglichen Ausstattung der H0-Schauanlage.

Auch ein flüchtiger Blick genügt schon, um zumindest zu stutzen. Hier passt doch etwas nicht so recht zusammen oder?

Plastikmodellbausätze ab den 60er-Jahren, Schienenfahrzeuge ab demselben Jahrzehnt, Modellautos überwiegend noch jüngeren Datums, zum Teil Fleischmann-Profigleis, aber eine Landschaftsgestaltung, die unverkennbar wesentlich älter sein muss!

Wir, das sind Fotograf Jörg Hajt, Timm und ich, stehen ebenso staunend wie stirnrunzelnd im dritten Stock des Spielzeugmuseums auf der Vorburg des Niederrheinischen Freilichtmuseums Dorenburg in Grefrath und lassen die rund 60 Quadratmeter umfassende H0-Anlage erst einmal auf uns wirken.

„Diese historische Fleischmann-Anlage stammt ursprünglich aus dem Jahre 1949“, schmunzelt Karl-Heinz Gößler. Der 54-jährige Lobbericher betreut diese in vieler Hinsicht imposante Schauanlage seit Jahren, kennt ihre Besonderheiten und gelegentlichen Mucken und wird uns auch gleich zeigen, dass alles noch funktioniert.

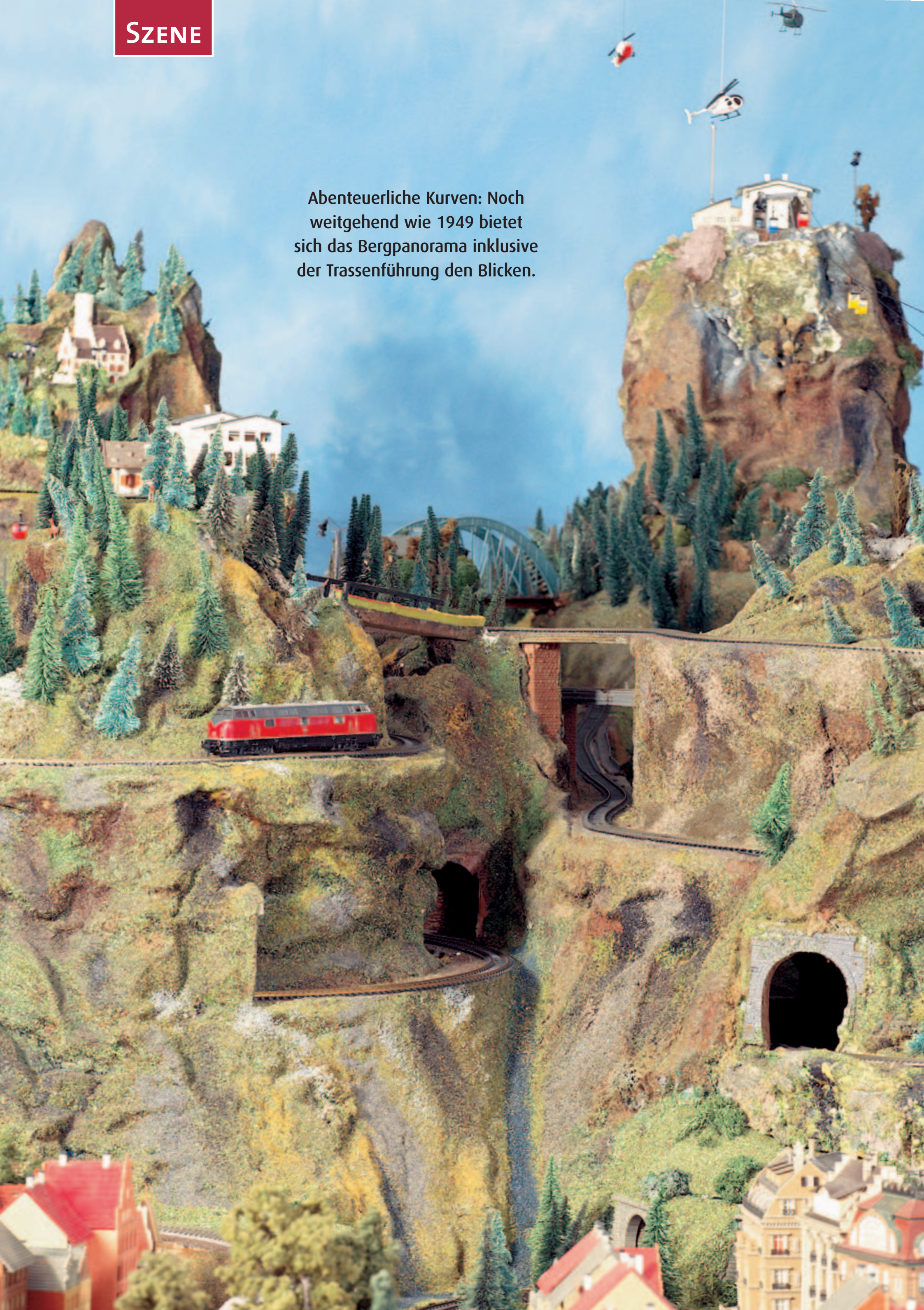
Was auch zumindest für den Fahrbetrieb kein Wunder ist, denn das Gleismaterial, zum Teil Fleischmann-Profigleis, und die Lokomotiven und Wagen sind eindeutig neueren Datums, die ältesten nicht vor den 60er-Jahren entstanden.

„Das alte Pappgleis wurde 1978 auf 1979 von der Firma Fleischmann ausgetauscht und die neuen Gleise wurden vor einigen Jahren vollständig überholt“, erklärt Gößler, meiner Frage zuvorkommend. An den Trassen, so der Elektromechaniker im Fernmeldedienst der DB AG, habe sich allerdings nichts geändert.

Was ein eindeutiger Hinweis darauf ist, dass diese →



Braucht stete Pflege: Die Grotte hinterm Eisenbahnviadukt speist einen Echtwasserfall, der das lackierte Pappmaché faulen lässt.



Abenteuerliche Kurven: Noch weitgehend wie 1949 bietet sich das Bergpanorama inklusive der Trassenführung den Blicken.

Großanlage nicht ursprünglich mit Fleischmann-H0-Gleisen bestückt gewesen sein kann.

Warum? Ganz einfach: Das Nürnberger Traditionsunternehmen stieg erst 1952 in den H0-Markt ein. Und die 1949 auf der Frankfurter Herbstmesse präsentierte Spur-0-Bahn hätte schon allein von der Gleisgeometrie nicht gepasst, schon gar nicht im dargestellten Gebirge mit seiner selbst in Nenngröße H0 schon wagemutigen Trassenführung.

Entfernt erinnert mich diese Anlage hier im Spielzeugmuseum an die Schauanlagen, etwa eines Otto Hübchens aus Bremen, wie sie in den 50er- und 60er-Jahren auf mancher Kirmes zu sehen waren. Freilich wirkt sie, schon aufgrund der schroffen Höhen und ihrer Gestaltung altertümlicher, ein wenig so wie die einst so beliebten Fertigtunnel, die heute begehrte Sammlerstücke sind.

„Kirmes ist ein gutes Stichwort", lacht Karl-Heinz Gößler und verrät, dass wir hier tatsächlich vor einem klassischen Fahr-Geschäft stehen. Ein Kirmesbetrieb aus dem Schwarzwald – was die teils an diese Region angelehnten Motive erklärt – tingelte einst mit dieser sechsteiligen Schauwelt durch die Lande, ehe sie Mitte der 60er-Jahre verkauft wurde. Ins Grefrather Freilichtmuseum kam das historische Stück 1993 als Bestandteil der Stiftung Lore und Wolfgang Hoffmann für Spielzeug- und Kindheitsforschung.

Eigentlich schade, dass der Ursprungszustand nicht komplett erhalten blieb, entführt uns doch diese in der Öffentlichkeit wenig bekannte Anlage in die Frühzeit der Modelleisenbahn der Nachkriegsära, als der Begriff Spielzeug noch ohne Nachgeschmack verwandt werden konnte.

Immerhin, nicht alles ging verloren, wurde nach und nach durch Kunststoffmodelle ersetzt. Gößler legt die Stirn in Falten, sucht dann ein wenig und präsentiert uns doch tatsächlich die alte Kirche, die einst in der Modellstadt ihren Platz hatte: Für die damalige Zeit ein Bau nach hochmodernem Vorbild, in der seinerzeit typischen Karton- und Holzbauweise, mit Grießputz versehen.

Und das ist längst nicht alles. Auf eine ebenso historische Zu-

Anlagen-Steckbrief

6-teilige, rechteckige H0-Vorführanlage, Platten- und Rahmenbauweise
Maße: Zirka 15 x 4 m
Standort: Vorburg des Niederrheinischen Freilichtmuseums Dorenburg, Grefrath
Betreuer: Karl-Heinz Gößler
Epoche: III - V
System: Zweileiter-GS
Betrieb: Analog mit 13 Fahrreglern, 10 Stromkreise
Gleislänge: 423 m
Gleismaterial: Fleischmann (alt) und -Profigleis
Rollendes Material: Fleischmann, Trix, Roco, Brawa
Besonderheiten: Ehemalige Kirmesanlage von 1949
Anlagenthema: 4-gl. Hauptbahn, Berg-/Nebenbahn
Vorbild: Schwarzwaldmotive



Stadtansicht: Nach und nach werden die alten Gebäude durch Kunststoffmodelle jüngeren Datums ersetzt.

tat werden wir erst aufmerksam, als es plötzlich plätschert. Wir schauen verdutzt.

„Unsere Wasserspiele!", lacht Karl-Heinz Gößler und zeigt uns die blaue Berggrotte hinterm Eisenbahnviadukt , aus der tatsächlich echtes Nass sprudelt und sich in einem kleinen Wasserfall in ein Becken im Anlagenuntergrund ergießt. Eine motorgetriebene Pumpe sorgt für den ununterbrochenen Kreislauf.

„Eine echte Problemzone", weiß der Lobbericher, denn die nicht zu vermeidenden Wasserspritzer tun dem aus lackiertem Pappmaché bestehenden Gelände nicht wirklich gut: Es fault.

Eine andere Attraktion aus der frühen Bundesrepublik blieb leider aufgrund pädagogischer Bedenken eines Brandmeisters der Feuerwehr auf der Strecke: Eine Stadtszene mit rot blinkenden Löschfahrzeugen musste ob dessen Intervention durch korrekte, aber eben moderne Blaulicht-Fahrzeuge ersetzt werden.

Dass die einstigen Erbauer den Zweck ihrer Vorführanlage stets im Blick und den simplen Betrieb auf Sicherheit auslegten, wird uns nicht erst klar, als Gößler die derzeit 13 Züge und zwei Straßenbahnen fahren lässt. Bei der Suche nach Weichen werden wir nämlich nur im Güterbahnhof fündig.

„Zehn getrennte Stromkreise und keine Weichen", bestätigt Karl-Heinz Gößler. Selbst die viergleisige Hauptbahn kommt ohne aus. Jedem Gleis ist auch hier ein eigener Fahrregler zugeordnet.

Aber Moment, das sind doch 13!

„Richtig", stellt Gößler kein bisschen abergläubisch fest und ergänzt: „Einer ist für die Straßenbahn und zwei sind für die nachträglich eingebauten beiden Seilbahnen zuständig."

Die Bergluft macht doch glatt hungrig. Riecht´s hier nicht nach Reibekuchen? Das Pannekookehuus just gegenüber wartet schon. Kann ich nur empfehlen! *Karlheinz Haucke*

Den Bahnhof Laufenmühle hat soeben die T3 mit ihrem kurzen, aus Oberlichtwagen bestehenden Personenzug schnaufend erreicht.



Historisches Ensemble: Deutlich älter als das auch schon betagte Schotterwerk und die Diesellok sind die beiden Lampenmasten.



Fotos: Hajt

Die „Modell-Hobby-Spiel" lockte auch in diesem Jahr zehntausende Besucher nach Leipzig. Für jeden war auf der größten ostdeutschen Hobbymesse etwas dabei.

Familien-Tage

Nicht dass es keine Rekorde zu vermelden gäbe von der diesjährigen „Modell-Hobby-Spiel", die vom 3. bis zum 5. Oktober in Leipzig ausgerichtet wurde – auch wenn sich diese mit einem Lenkdrachen an einer 25 Meter langen Leine oder der größten Glückwunschkarte der Welt eher im der Modellbahn benachbarten Bereich abspielten.

Immerhin, die im vergangenen Jahr auch aufgrund des GDL-Streiks nur knapp verfehlte Marke von 100 000 Besuchern wurde in diesem Jahr erreicht und überboten, insgesamt 103 000 Besucher zählte die Messegesellschaft an allen drei Tagen. Rekordverdächtig war vor allem der Tag der deutschen Einheit: „Vorsicht auf der A14, zwischen Leipzig Nord und Abfahrt Messe stockt der Verkehr auf etliche Kilometer", meldete der Verkehrsfunk schon zur Morgenstunde. Mit dem Auto anreisende Messebesucher standen im Schnitt anderthalb Stunden im Stau. Als Nadelöhr erwies sich dabei wie schon im Vorjahr die Einzelabfertigung der Messeparkplätze Ansteuernden. Wer mit dem öffentlichen Nahverkehr anreiste, der war ungleich besser beraten!

„Ungewohnt viele Familien", unisono war's von den Ausstellern zu hören. Und in der Tat, die Zahl derer, die mit Kind und Kegel durch die Messehallen spazierten, ließ die typischen Einzelgänger nicht nur am Feiertagsfreitag zur Minderheit werden. Direkte Folge: Märklins Hüpfburg, mit der die Göppinger unübersehbar Flagge zeig-


Foto: Haucke

Stets mit wachem Blick für die Branche: Das frisch verheiratete Ehepaar Ute Hofmann-Auhagen und Michael Hofmann, beide auch Geschäftsführer.



Foto: Haucke

Da kommt ob des Walfischs Freude auf: Hornby-Geschäftsführer Knut Heilmann, Maren Truckenbrodt und der neue Produktmanager Nikolaus Mohr (v. r.).



Fotos (2): hb

Herzlichen Glückwunsch: Die Messegesellschaft bedachte die IG Preßnitztalbahn mit dieser ausgesprochen zünftigen Geburtstagstorte!



Industrie und Eisenbahn: Die H0-Anlage des niederländischen MSC Spijkspoor stieß auf reges Interesse des Messe-Publikums.

ten, zollte dem Bewegungsdrang des jüngeren Nachwuchses Rechnung und wurde stets unter viel Geschrei und Gejauchze aufs Neue erobert.

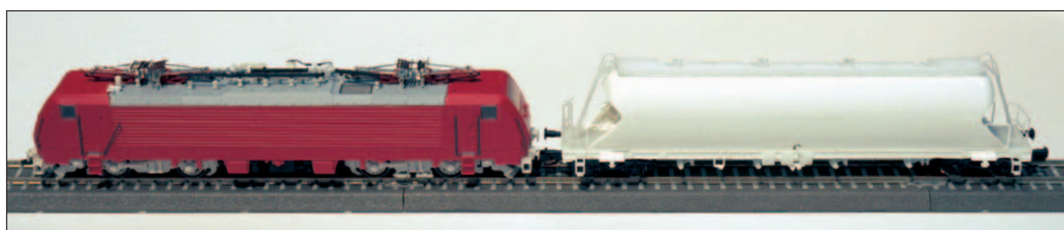
Und ganz sicher trug auch die klassische Modelleisenbahn mit Anlagen, Workshops, Einkaufsmöglichkeiten sowie einigen zum Teil überraschenden Neuheitenvorstellungen zur Erfolgsbilanz der Leipziger Messe bei.

Wo wir gerade bei den Überraschungen sind: Eine bot der Hornby-Stand. Nein, nicht das wie stets herzerfrischende Lächeln von Maren Truckenbrodt aus dem Verkauf, sondern ein bekanntes, aber hier hinterm Tresen unerwartetes Gesicht: Nikolaus Mohr hat die Seiten gewechselt. „Ich will hier etwas bewegen", erklärte der angehende Nachfolger Hartmut Krepps als Produkt-Manager, bislang Fachzeitschriften-Redakteur und offiziell ab 2. November 2008 bei Hornby unter Vertrag.

Kein Tortenwurf, vielmehr eine schöne Geste, die gut an- →



Noch fehlen ein paar Teile, aber Tilligs Altbau-50 und der Postwagen in TT machten schon eine gute Figur.



Das gilt auch für die TT-Modelle der E-Lok 189 und des vierachsigen Spezialbehälterwagens.



Roco greift an – mit der BR 52 (Lok aus Baumusterteilen, zuerst kommt die DB-Version) und dem DR-O-Wagen Eas.



Gestandene Modellbahnprofis: Georg Kerber (li.) und der langjährige MEB-Autor Henning Schnorrbusch (re.) vor den H0-Segmenten „Schönheide Süd“ am VGB-Messestand.



Foto: Haucke

Das erste aus Serienteilen montierte Modell der H0-54 präsentiert Leonhardt Schmidt, Fleischmann-Schulungsleiter.

Vater, Mutter, Kind: Faszination der Modellbahn in Leipzig keine Frage des Alters



Ihre ersten Runden drehte die TT-103 von Beckmann/Tillig auf der Anlage „Saaleck“ der MV „Friedrich List“ Leipzig.



Stand der Entwicklung bei Lenz: Die Baureihe 64 war für Spur-0-Fans – und nicht nur die – ein Hingucker!



Liliput präsentierte aus ersten Formteilen ein Demonstrationsmodell der Einheitslok BR 71 im H0-Maßstab.

Fotos (4): hb

kam: Der 20-jährigen IG Preßnitztalbahn, mit einem eigenen Waggon samt Schienenstück präsent, spendierte die Messegesellschaft ein ebenso süßes wie rundes Geburtstagsgeschenk.

Gleichwohl ist die Berichterstattung in diesem Jahr nicht nur eine Jubelarie. Zwar standen die schlimmsten Kursabstürze an den Börsen erst noch bevor und noch war das Garantie-Wort der Bundeskanzlerin, „Die Spareinlagen sind sicher!“, nicht ausgesprochen. Doch bei vielen Besuchern saß das Portemonnaie längst nicht mehr so locker wie noch im vergangenen Jahr.

Das bekamen nicht nur wir als Berichterstatter mit unseren Kolleginnen und Kollegen am gemeinsamen Stand der Verlagsgruppe Bahn zu hören. Auch und gerade die einheimischen Hersteller wie Gützold und Auhagen oder die in Halle 3 ebenso anzutreffenden Händler klagten unisono: „Gucken kommen viele, kaufen tun nur wenige.“ Selbst das nochmalige Herabsetzen schon reduzierter Preise am letzten Messetag machte die Tische

mit den Modellbahnprodukten nicht leerer.

Dennoch zeigten einige der in Halle 3 präsenten Firmen den neuesten Stand ihrer Produktentwicklung und -pflege. Da Konstruktion und Herstellung eines Modellbahnerzeugnisses eine zeit- und intelligenzintensive Angelegenheit sind, kann man die bereits fortgeschrittene Entwicklung einer Neuheit nicht mal eben abbrechen, und scheinen die wirtschaftlichen Begleittöne momentan auch eher negativ.

Dennoch musste man sich im Einzelfall über manche Ankündigung wundern. Lassen wir beispielsweise einen Modellbahnfreund am Roco-Stand zu Wort kommen: „Die 52, die sieht sehr gut aus, ganz tolle Sache. Aber warum gerade diese Lok, wo es doch schon sehr gute Modelle von zwei Herstellern in H0 gibt?“

Oder die in TT-Fankreisen vieldiskutierte Baureihe 103, die als DB-Version in der Kooperation von Beckmann TT und Tillig (und als, man darf sagen, Ableger davon in der Lufthansa-Express-Version von der Modellbahnmanufaktur Sebnitz) ihre Kreise zog, was die Firma Kühn nicht daran hinderte, ein noch unlackiertes Muster ihrer 103 am Stand zu zeigen.

Ansonsten bestätigte sich der schon im vergangenen Jahr beobachtete Trend etlicher Hersteller, mit ihren Neuheiten oder Entwicklungsständen für selbige auf jeden Fall in Leipzig zu sein. Neben einigen, auf diesen Seiten vorgestellten Modellen fielen uns noch die V 60 Ost der Nullserie von der Modellbahnmanufaktur Sebnitz, der Traktor ZT 300 im Maßstab 1:50 (näherungsweise Spur 0) von Beka, der Lada Niva in H0 von Adp, ein W 50-Doppelkabinen-Feuerwehrfahrzeug von Hädl und die ersten im rumänischen Arad montierten Fleischmann-H0-Modelle ins Auge.

Apropos Fleischmann: Nicht zuletzt die aus Serienteilen montierte und erstmals auch im Fahrbetrieb von Fleischmann öffentlich präsentierte H0-Dampflok der Baureihe 54 ließ die Diskussion um die Neuheitenauslieferungen ein wenig verstummen. „Eine echte Premiere“, wie Fleischmann-Schulungsleiter Leonhardt Schmidt bei der Vorführung am Fachtreffpunkt, unterstützt von Moderator Dr. Franz Rittig, versicherte.

Das seit geraumer Zeit anerkannt hohe Niveau der ausgestellten Modellbahnanlagen bestätigte sich auch in diesem Jahr: Ob etwa die H0-Anlage des MSC Spijkspoor aus den Niederlanden oder die tschechische TT-Anlage von Svarz modelaru, der Hingucker gab es verdient viele! *hb/hc*


Foto: Frickel

Unterhalb der Bahnstrecke arrangierten die Mitglieder des Thüringer MEC „Orlabahn“ aus Pößneck eine Verkehrskontrolle der Volkspolizei.

Drei Fragen an... Jürgen Jagoschinski


Foto: hb

Jürgen Jagoschinski auf dem stets gut besuchten Messestand von „Modellbau + Schule“.

Jürgen Jagoschinski ist seit gut zwei Jahren Projektleiter der Aktion „Modellbau + Schule“:

MEB: Vor über zwei Jahren war das Projekt „Modellbau + Schule“ in Schwierigkeiten. Was ist seither passiert?

Jagoschinski: Mein Vorgänger hatte sich mit Sponsoren überworfen, es wäre zu viel für die Firmen geworden. Ende 2006 fragte mich Volker Schmidt vom Verband der Spielwarenindustrie, ob ich das Projekt leiten würde, und daraufhin habe ich es übernommen.

MEB: Wie sieht das Projekt nunmehr aus?

Jagoschinski: Die beteiligten Firmen legen jedes Jahr ein Budget fest, für das Material bereitgestellt wird. Es gibt einen Info-Flyer, der insbesondere Schulen und Lehrer über das Projekt informiert. Im Vorfeld der Messen werden die Schulen in der jeweiligen Umgebung angeschrieben. Es gibt bislang drei Lehrerbegleithefte für Modellbauprojekte, die auf elf bis 16 Unterrichtsstunden angelegt sind, und das Bauen soll die Theorie des Unterrichts lebendig machen. Bei den Dachverbänden gibt es Ansprechpartner, die in die Schulen kommen, und da wir auf 210 Firmen zugreifen können, lassen sich auch besondere Modellbauvorhaben umsetzen, wenn dies gewünscht wird.

MEB: In Leipzig waren die Tische am „Modellbau + Schule“-Stand stets gut mit jungen Bastlerinnen und Bastlern gefüllt. Wie sind Resonanz und Wirkung generell?

Jagoschinski: Unseren ersten Bastelgarten in Köln 2006 besuchten über 1500 Kinder, das war eine Riesensache! Kinder sind wesentlich begabter als vermutet. Viele bauen aus dem Gedächtnis heraus etwas nach oder probieren einen Bausatz so lange, bis er passt. Selbst bei schwer erziehbaren Kindern habe ich erlebt, dass sie sich durch Modellbau beeinflussen lassen und merken: Ich kann etwas! Aber dieses Erlebnis müssen sie eben haben können.


Foto: Haucke

„Kinder sind wesentlich begabter als vermutet“: Es wird gebastelt, bis alles fertig ist!

Die berühmte Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) in Zürich besitzt am Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik (IVT) eine spezielle Eisenbahn-Instruktionsanlage; teils im Maßstab 1:87, teils in 1:1.

Die Professoren-Bahn

In der Schweizer Zeitschrift Eisenbahn-Amateur findet man schon in der Ausgabe vom Oktober 1955 folgenden Hinweis: „(Im Dachgeschoß des Hauptgebäudes) der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich wurde auf einem Tisch von 11,4 x 1,4 Metern Fläche eine (...) Märklin-H0-Modellanlage eingerichtet, die mit Sicherungs- und Stellwerksanlagen „Bruchsal", „Integra 1940", „Integra 1953" (Gleisbildstellwerk) und Blocksystemen verschiedener Bauarten in natürlicher Größe ausgerüstet ist". Gut 50 Jahre später existiert an der ETH nach wie vor eine mit Wechselstrom betriebene H0-Modellanlage; allerdings längst nicht mehr dieselbe wie anno 1955 und auch nicht mehr im Stadtzentrum Zürichs. Die neue Anlage ist das Herz des Eisenbahn-Betriebslabors (EBL) und befindet sich nun am ETH-Standort Hönggerberg. Ihr Verwendungszweck jedoch ist weitgehend unverändert geblieben.

Hier, am Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Straßen- und Eisenbahnbau (IVT), lernen die Verkehrsingenieur-Studenten und -Studentinnen im Rahmen von Übungen die Grundlagen des Eisenbahnsicherungswesens kennen. Aber auch Betriebsdisponenten und -disponentinnen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie von Privatbahnen sind an der Anlage anzutreffen; sie üben mögliche Betriebsabläufe ein und bedienen typische, auch in der Realität vorhandene Stellwerke. Dabei haben sie die jeweils gültigen Betriebsvorschriften zu befolgen. Gegenüber den auf 1:87 verkleinerten Schienen, Weichen, Signalen und Zügen sind die Stellwerke im Maßstab 1:1 vorhanden. Außerdem kann hier die Abwicklung eines Fahrplans mit Zug- und Rangierfahrten trainiert und es können Störfälle an Außen- und Stellwerksanlagen simuliert werden.

Die Streckenführung von Endbahnhof zu Endbahnhof erscheint auf den ersten Blick recht simpel. Bei näherer Betrachtung stellt man allerdings fest, dass, ganz im Sinne des Übens, zahlreiche Tücken eingeplant und eingebaut worden sind. Ausgangspunkte sind die Bahnhöfe Iggswil und Pewald; betriebsmäßig stellen sie Sackbahnhöfe dar. Damit sich aber trotzdem innerhalb kurzer Zeit ganze Zugkompositionen von einem Bahnhof in den anderen

Gesamtansicht: Links die mittels einer Dienststation verbundenen Kopfbahnhöfe Pewald (hinten) und Iggswil, rechts der Bahnhof Ypslikon.





Noch ist Muskelkraft gefragt – in Iggswil gilt es für die Übenden, das mechanische Stellwerk Typ „Bruchsal J“ zu bedienen.



Die Verbindung zwischen Iggswil und Pewald lässt die beiden Kopfbahnhöfe wie einen großen Bahnhof wirken.



In Wedorf existiert ein elektronisches Stellwerk mit automatischem Signalbetrieb und ein Farbmonitor mit Tastaturbedienung.



H0-Stillleben mit Märklin-K-Gleis, einer mit Punktkontakten nachgerüsteten Peco-Weiche und einem SBB-Zwergsignal.



verschieben lassen, sind Iggswil und Pewald durch die so genannte Dienststation verbunden.

Von Iggswil nach Ypslikon führt eine herkömmliche Doppelspur mit in der Schweiz üblichem Linksverkehr. In Ypslikon teilt sich die Doppelspur in zwei einspurige Linien auf, welche die Züge nach Zetthausen und Wedorf (via Haltestelle Oberg) leiten.

Von Zetthausen und Wedorf kurven die beiden einspurigen Linien weiter bis zum Bahnhof Pewald. In der Einfahrt von Pewald befindet sich vertrackterweise aber ein kurzer, betrieblich jedoch überaus anspruchsvoller gemeinsamer einspuriger Abschnitt.

Mit Hilfe einer verschlungenen Streckenführung verlängern sich die Fahrzeiten von Bahnhof zu Bahnhof auf bis zu zwei Minuten; dadurch entstehen im Fahrplanbetrieb realistische Verhältnisse. Dem Dienst leistenden Praktikanten ist es zudem meist nicht möglich, zu erkennen, welcher Zug zu seiner Station unterwegs ist – wie in der Realität. Er ist deshalb voll und ganz auf die Meldeeinrichtungen seines örtlichen Stellwerks angewiesen.

Weil die Anlage ausschließlich der Ausbildung dient, sowie der besseren Übersichtlichkeit wegen, haben die Er- →

Die ETH Zürich

Die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (ETH) ist eine der angesehensten Universitäten der Welt. Bei einem weltweiten Uni-Ranking belegte sie kürzlich den 24. Platz und ist damit die fünftbeste in Europa (hinter vier britischen Hochschulen)! Rund 14 000 Studenten und Doktoranden sind an der ETH, die überwiegend naturwissenschaftlich-technische Studiengänge anbietet, eingeschrieben. Die Ingenieurswissenschaften bilden einen gewichtigen Teil innerhalb der ETH. 1855 wurde sie als Eidgenössisches Polytechnikum aus der Taufe gehoben und erst seit 1911 als ETH bezeichnet. Im Lauf der Zeit studierten und lehrten zahlreiche Nobelpreisträger an der renommierten Schweizer Hochschule, darunter so klangvolle Namen wie etwa Albert Einstein, Wolfgang Pauli, Wilhelm Conrad Röntgen oder Hermann Staudinger.


In der Dienststation befindet sich das Zentrum der ETH-Anlage – rechts, neben dem Stellpult, sind Selectrix-Regler auszumachen.


Hochbetrieb in Ypslikon: Der TGV wartet die Einfahrt des Ram ab; das Bahnhofs-Team hat ein Domino-67-Gleisbildstellwerk.


Hier, beim Domino-69-Gleisbildstellwerk, vereinigen sich die Linien von Zetthausen und Wedorf zu einer einspurigen Strecke.


Meterspurweiche in Originalgröße samt Hauptsignal: Damit kann die Funktionsweise des Systems demonstriert werden.

Fotos: Christian Zellweger

bauer konsequent auf das Gestalten von Landschaft verzichtet. Lediglich einige wenige Gebäude markieren wichtige Standorte; so etwa verfügt der Bahnhof Ypslikon über ein Aufnahmegebäude samt Zwischenbahnsteig. Als Lohn dieser Kargheit kommen dafür die Züge bestens zur Geltung. Viel Zeit, um das verkehrende Rollmaterial zu genießen, finden die Studenten und Studentinnen kaum, haben sie doch an den Stellwerken mehr als genug zu tun. Wer ungeübt ist, und das sind anfangs naturgemäß alle, wird von den zu bewältigenden Aufgaben völlig in Beschlag genommen. Möglich sind zwei grundsätzlich unterschiedliche Betriebs-Varianten: Der ETH-Modus, bei dem Züge vor einem geschlossenen Hauptsignal zwangsweise anhalten, und der so genannte SBB-Betrieb, „Fahren mit Lokführer", mit Konsequenzen wie im echten Betrieb, im Falle einer (ziemlich unwahrscheinlichen) Kollision aber zumindest ohne gravierende Schäden an Mensch und Material.

Modellbahn im wahrsten Sinne: Hier wird am Modell fürs Vorbild trainiert.

Die Stromzuführung ins Triebfahrzeug erfolgt über den Mittelleiter von Märklin-K-Gleisen, das Weichenmaterial stammt mehrheitlich von Peco und wurde mit selber gebauten Punktkontakten ausgerüstet. Betrieben werden die Fahrzeuge verschiedener Hersteller mit dem digitalen Mehrzugsystem Selectrix. Zudem ist eine einfache Belegtmeldung zurück ins jeweilige Stellwerk möglich: Sie zeigt auf, ob ein Gleisabschnitt frei oder besetzt ist. Die durchgehend leitenden Achsen des fahrenden Mittelleiter-Rollmaterials machen's möglich.

Eine Modellbahn wird nie fertig, auch diejenige der ETH nicht: In Betrieb genommen wurde die aktuelle Anlage 1978, eine Erweiterung erfolgte 1980. Zehn Jahre später führten die intensive Nutzung sowie technische Neuerungen beim großen Vorbild zu einem Totalumbau der Gleisanlagen samt einer wesentlichen Erweiterung. Die Wiederinbetriebnahme erfolgte im Sommer 1991. Auf einer Grundfläche von rund 50 Quadratmetern liegen um die 300 Meter Gleise. Als Erbauer gelten das IVT der ETH, die Eisenbahn- und Modellbau-Freunde St. Gallen sowie Firmen aus der Privatwirtschaft.

Zuständig für den Unterhalt ist heute Peter Pingoud, der bis zu seiner Pensionierung im Jahre 2001 an der ETH als Dozent unterrichtete und daher die Anlage bestens kennt. Momentan befindet sie sich allerdings erneut im Umbau, bis etwa 2010. Ob dann, wie bisher, die Anlage interessierten Besuchern gezeigt werden kann, ist momentan noch offen.

Christian Zellweger/al

Modellbahn Aktuell

L.S. MODELS ▸ *CNL-Doppelstock-Schlafwagen*



In fein detaillierter Ausführung erscheint der City-Night-Line-Schlafwagen (Bild hinten) in H0. Die Gestaltung auf die Spitze treibt L.S. Models beim Liegewagen Bvcmz (Bild vorne), der mit einem Bvcmbz in einem Set „EN Jan Kiepura" angeboten wird. Staunen ruft besonders die weitgehende Detaillierung und Bedruckung der Inneneinrichtung hervor. Für den Glastransport in N sind vom vierachsigen Taschenwagen Smms/Uas nun auch graue und weiße Ausführungen erhältlich. Info: www.lsmodels.com.

ROCO ▸ *Containertragwagen in H0*



Der Containertragwagen Sgns (Bild) rollt mit zwei Schiebeplanen-Wechselpritschen beladen zum Containerterminal. Ein weiterer Tragwagen befördert zwei High-Cube-Container der Reederei Hamburg Süd. Info: www.roco.cc.

KASSNER ▸ *Türdampfpfeife*



Statt des üblichen Türgongs ertönt eine echte Dampfpfeife: Mit der druckluftbetriebenen Türdampfpfeife von Kassner-Dampfantriebe wird jeder Besucher in Erstaunen versetzt. Sie kann an jeden handelsüblichen Kleinkompressor ab zwei Bar Druck angeschlossen werden. Zum Lieferumfang gehören eine 100 Millimeter hohe Dampfpfeife aus Messing, ein elektromagnetisches Ventil mit Luftleitungen und allen Anschlüssen, ein Befestigungsprofil sowie eine ausführliche Montageanleitung. Info und Bezug: Daniel Kassner, Birnbaumsmühle 65, 15234 Frankfurt (Oder), Tel. (0335) 4144210, www.kassner-dampfantriebe.de.

TRIX ▸ *DB-Nachtzuggarnituren in N*



Mit dem Inhalt zweier Sets sowie der passenden Zuglok der Baureihe 120 können sich Minitrix-Fans DB-Nachtzugatmosphäre auf ihre N-Anlage holen: Zwei Liegewagen Bvcmz 248 (Bild) enthält Set 1, zwei Schlafwagen WLABmh 174 und 175 sowie den Bistrowagen WRmbz 138.1 (Bild) hält Set 2 bereit. In Verkehrsrot tritt 140232-0 zum Einsatz nicht nur im Güterverkehr an. Mit Stahlblechen beladen ist das H0-Modell des Flachwagens Res 677 der DB AG. Die eigentliche Überraschung der jetzt erhältlichen H0-V90 der Bundesbahn im seinerzeitigen Anlieferungszustand bietet nicht das Modell, sondern die Kartonrückseite, die mit dem V90-Konterfei für die „BR E19 – schön und schnell!" wirbt. Mit Schalldämpferaufsatz macht die H0-V80 auf sich aufmerksam. Die preußische T3 kommt nun für Epoche-II-Anhänger.

US-Corner



Als überarbeitete Wiederauflage bringt Kato die 4400 PS starke C44-9W von General Electric (GE) auf den H0-Markt. Zur Freude des US-Fans, der das Vorgängermodell noch mit etwa 60 Zurüstteilen vervollständigen musste, rollt die neue Ausführung komplett zugerüstet an. Das klassische Kato-Antriebskonzept mit Mittelmotor, Allachsantrieb, digitaler Schnittstelle wurde durch ein Fach für einen Lautsprecher ergänzt. Das hier vorgestellte Modell der Southern Pacific entspricht auch in den Details dem Original. Kato-Modelle sind über Noch-Fachhändler erhältlich. Info: www.katousa.com oder www.noch.de.

HERPA ▸ *Offener MB-Sprinter in H0*

Im für Kommunalfahrzeuge typischen Orange legen die Dietenhofener einen Mercedes-Benz-Sprinter mit offener Ladefläche auf. Diese enthält auch einiges Gerät, was den kleinen Flitzer authentisch macht. Info: www.herpa.de.



MODELLBAHN DIGITAL ▸ *SLX-Schaltpult*



Mit dem SPF-Pic genannten Selectrix-Gerät kann man nicht nur Magnetartikel schalten, sondern auch mit Selectrix-Decodern ausgestattete Triebfahrzeuge fahren und Loks und digitalisiertes Zubehör programmieren. Die Spannungsversorgung übernimmt der SX-Bus. Info: Modellbahn Digital, Peter Stärz, Tel. (03571) 404027, Internet: www.firma-staerz.de.

LGB ▸ *Geräuschvolle Rügenlok in G*

Die zweimotorige Viere K 99 594 (Bild) der Rügenschen Kleinbahn (RüKB) rollt nun mit Sounddecoder aus der ungarischen Fertigungshalle und nimmt nicht ganz vorbildgerecht auf Ilm-Gleisen Fahrt auf. Der aus der Regelspur abgeleitete G-Fuhrpark wird ergänzt durch den Schnellzugwagen erster Klasse Am 203 nach Bundesbahn-Vorbild. Info: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Betriebsstätte Nürnberg (LGB), Witschelstr. 104, 90431 Nürnberg, Tel. (0911) 837070, Fax (0911) 8370770, E-Mail mail@lgb.de.



PIKO ▸ *„Soda"-Silowagen in H0*



Mit dem Silowagen „Soda" (Bild) und dem Aretz-Druckgaskesselwagen sorgen die Sonneberger für Epoche-V-Zuwachs beim H0-Güterverkehr. Die moderne Bahn repräsentiert auch die Traxx-Diesellok P 160 DE nach Vorbild der LNVG Niedersachsen. Sie erscheint wie der Hercules mit Anschrift „Stahl aus Thüringen" und die Vossloh-G1700 der HGK im preiswerten Hobbyprogramm. Zwei weitere Versionen des Hercules nehmen Kurs auf die Spur der Mitte. Für die G-Triebfahrzeugmodelle gibt es nun Spur-I-Tauschradsätze. Info: www.piko.de.

MODELLBAHN AKTUELL

Dr. Kunze ▸ *Wiebe-Bauzugwagen in TT*

Mit einem weiteren gedeckten Güterwagen ergänzt Dr. Jürgen Kunze seinen bisherigen Wiebe-Bauzug. Das Modell (Bild) besitzt zwei Lüfterklappen mit aufgesetzten Lüfterblenden aus Messingätzteilen, ist im Tamponverfahren bedruckt und verfügt über Kurzkupplungskulissen. Der TT-Waggon hat eine limitierte Auflage von 150 Exemplaren und wird wie gewohnt ausschließlich von der Firma Modist vertrieben. Info: Firma Modist, Hasencleverstr. 3, 42859 Remscheid.



WIKING ▸ *ADAC-Käfer in H0*



Es ist lange her, dass die Gelben Engel mit VW-Käfern unterwegs waren. In H0 erinnert Wiking mit dem VW 1303 als ADAC-Straßenwacht (Bild) an diese Epoche. Wenn die topaktuellen Farbvarianten des VW Touareg und des VW Eos (Bild) eine der realen Welt entsprechende Panne hätten, wäre ihnen mit der Ausstattung des ADAC-Käfers indes kaum zu helfen. Info: www.wiking.de.

MB REINHARDT ▸ *EZMG- und Ks-Signale in H0*



Steffen Reinhardt aus Berlin bietet neue Signalmodelle an. Dabei handelt es sich um Ks-Signale, wie sie bei der DB und der DB AG im Einsatz waren und sind, sowie um EZMG-Signale sowjetischer Bauform, die auf etlichen DR-Bahnhöfen zu finden waren. Im Einzelfall tun sie heute noch Dienst. Info und Bestellung: Modellbau Reinhardt, Pfalzgrafenweg 21, 12623 Berlin, Tel. (0171) 1119817.

SCHUCO ▸ *Claas Jaguar 960 in H0*



Den Einstieg in den H0-Landmaschinen-Markt setzen die Fürther mit dem Claas Jaguar 960 samt Schneidenwerkvorsatz (Bild) und dem Fendt 936 Vario (Bild) fort. Moderne Zeiten repräsentieren auch der Porsche Cayenne Turbo und der VW Touareg. Zeitgemäßen Reisekomfort in 1 : 87 bietet der Mercedes-Benz-Bus Travego im Farbkleid der Spangler-Touristik. Info: Tel. (0911) 976504, Internet: www.schuco.de.

DIETZ ▸ *Radsynchroner Dampferzeuger*

Für Großbahnen bietet Dietz einen radsynchronen Dampferzeuger mit Anschlüssen, aber ohne Elektronik für Bastler an. Das preisgünstige Geräuschmodul XLC ist für Digital- und Analogbetrieb ebenso geeignet wie für Funkfernsteuerung und kann bespielt mit Dampf-, Diesel- und E-Lok- sowie mit Lkw-Sound geliefert werden. Info: www.d-i-e-t-z.de.

JOUEF ▸ *Inox-Barwagen in H0*



Mit dem Barwagen (Bild) ergänzt Jouef seine Flotte der SNCF-Inoxwagen. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

MÄRKLIN ▸ *DR-Ludmilla, Knickkesselwagen und 120.1 in H0*



Als Formneuheit mit schön detailliertem Metallgehäuse und Fahrwerk ist die 120.1 bereit, in den Epoche-V-Betriebshof moderner H0-Anlagen zu rollen. Komplette Neukonstruktionen sind die formschönen Knickkesselwagen (Bild) der Bauart mit 12,74 Metern Länge. Der DBAG-Version der Ludmilla, ebenfalls eine Neuentwicklung, folgt nun die DR-Ausführung als Baureihe 132 (Bild). Noch rechtzeitig zum Jubiläumsjahr der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) wurde das H0-Modell der MaK-Diesellok 1206 als WLE-51 fertig. Allerdings fehlt der Lokomotive die Jubiläumsaufschrift des Vorbilds zum 125-jährigen Bestehen dieser traditionsreichen Privatbahn. Exklusiv für die Märklin-Händler-Initiative (MHI) produziert wird das Behältertragwagenset mit den ebenfalls neu entwickelten pa-Behältern der Bauart Efkr. In einmaliger Auflage rückt die schnelle Mehrzweck-E-Lok der Baureihe 185 der „Hoyer Railserv" ins Z-Programm. Die Serie der Gebäudebausätze im Maßstab 1:220 wird mit der Feuerwache samt Einsatzfahrzeugen fortgesetzt. Den Güterverkehr der Spur I nach Vorbild der Bundesbahnepoche III bereichert der VTG-Säuretopfwagen mit Bremserbühne. Info: www.maerklin.com.

CDT ▸ *EG Gerstetten in H0*



Als fotorealistisches Kartonmodell ist das Empfangsgebäude von Gerstetten am Endpunkt der württembergischen Lokalbahn von Amstetten in H0 erhältlich. Alle maßgeblichen Häuserteile sind auf stabilem Karton gedruckt. Ein Zusammenbau im Stile eines Ausschneidebogens ist möglich, weitere Veredlung jedem Modellbahner selbst überlassen. Zu beziehen ist das Modell direkt bei CDT-Modelle, Adam-Ries-Str. 8, 09117 Chemnitz, Tel. (0371) 5362537, Fax (0371) 5362538, Internet: www.cdt-werbedruck.de. Darüberhinaus wird es im Vorbild-Bahnhof verkauft.

RIETZE ▸ *Paket-Briefkasten in H0*



Die von Postkunden eher skeptisch beäugten Resultate der neuerlichen Rationalisierungswelle sind dank der Firma Rietze auch schon in der H0-Welt angekommen: Den DHL-„Briefkasten fürs Paket" (Bild) liefern die Altdorfer als Dreierset. Info: www.rietze.de.

Modellbahn Aktuell

NOCH ▸ *Geschäftsreisende für H0*



Sechs mehr oder weniger zeitneutral (ab Epoche III) einsetzbare männliche Geschäftsreisende bietet die Wangener Firma Noch im Sixpack an. Jede der Figuren tut irgendetwas, was sie recht lebendig macht. Info: www.noch.de.

BEKA ▸ *ZT300 im Maßstab 1:50*

Bernd Kasten legt einen in den 1960er-Jahren als Industrie-Auftragsmodell gefertigten Traktor ZT 300 wieder auf. Diese Herkunft erklärt den Maßstab 1:50, doch macht das Modell, das es auch in anderen Farben gibt, auf 0-Anlagen durchaus eine gute Figur. Info: Tel./Fax (0351) 8485140, www.beka-modellbau.de.



BUSCH ▸ *E-Mast, Pflug und Frischfisch für H0*



Einen Gittermast mit Peitschenlampe nach DDR-Vorbild (Bild) kann man zum Beispiel für die Nachbildung eines beleuchteten Lagerplatzes oder einer Ladestraße gebrauchen. Mit fünf Scharen ausgestattet, leistet ein Pflug wertvolle Dienste in der H0-Landwirtschaft. Und da Fisch gesund ist, ergänzt eine Szene mit Lieferwagen, Verkaufstischen, Kisten mit Frischfisch und einem Verkäufer H0-Wochenmärkte. Für Freunde schnittiger Sportwagen rollen der Mercedes-Benz 190 SL und der Toyota 2000 GT (beide Bild) ins H0-Sortiment von Ricko-Ricko. Info: www.busch-model.com, www.rickoricko.com.

ZUM ALTEN DAMPFROSS ▸ *Filigran-Platinen*



Zuerst als Modellbahn-Fachgeschäft und Individual-Anlagenbauer ein Begriff, sind beim „Alten Dampfross“ aus Berlin nunmehr feine Teile aus Messing und Neusilber zu bekommen. Unter anderen werden nachgebildet elektrische Leitungen (Bild) und Blitzableiter an Gebäuden, Schneefangggitter und Isolatoren sowie Lüfter, Gitter, Kabelträgerbleche und Schaltschränke. MEB wird diese gute Idee in einer der kommenden Ausgaben näher vorstellen. Info und Bezug: Zum alten Dampfross, Tel. (030) 67068107, www.zum-alten-dampfross.de oder www.modellbahnwerk.de.

GÜTZOLD ▸ *Wende-Kuriosum-52.80 in H0*



Nach dem erfolgreichen Verkaufsstart der 58.30 erweitert Bernd Gützold die Varianten seiner Baureihe 52.80 um ein interessantes Exponat. Vorbildlok ist diesmal die 52 8149-8 des Museums Chemnitz-Hilbersdorf. Die Lok stellt insofern eine Besonderheit dar, als dass aus Beschilderung und drei Spitzenlichtern die Zugehörigkeit zur Epoche IV hervorgeht, in der es eigentlich „Bw Karl-Marx-Stadt“ heißen müsste. Tatsächlich aber zeigt die Lok die Beschilderung „Chemnitz“, ein Kuriosum aus der Wendezeit. Info: Gützold GmbH & Co. KG, Marienthaler Str. 7, 08060 Zwickau, www.guetzold.de.

RIVAROSSI ▸ *DB-230 mit Sound in H0*

Als erstes deutsches Rivarossi-H0-Modell unter der Hornby-Regie tritt die Bundesbahn-Großdiesellok der Baureihe 230 (Bild) an. Mittels des ESU-Bausteins sind unter anderen Anlasser, Dieselmotorenfahrgeräusche, Kompressor, Drucklufthorn und Bremsenquietschen digital schaltbar. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet: www.hornby-deutschland.de.



REVELL ▸ *Mercedes-Benz 560 SEC in 1:24*

Annähernd zur Nenngröße II passt der Premium-Plastikmodellbausatz des Mercedes-Benz 560 SEC. Die 1:24-Miniatur des S-Klassen-Coupés verfügt unter anderen über eine detaillierte Inneneinrichtung, einen vorbildgetreu nachgebildeten Motorraum mit allen Installationen und einen strukturierten Unterboden. Info: www.revell.com.

LIMA ▸ *Selbstentladewagen Fad 168 in H0*

Mit echter Steinkohle beladen ist das in einem Set zusammengefasste Trio der DB-Selbstentladewagen Fad 168 der frühen Epoche IV. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

MODELLBAHN AKTUELL

MA KA MO ▸ *Empfangsgebäude Neubukow*



Zunächst als Auftragswerk im Maßstab 1:120 (Bild), bald aber wie üblich auch in den Maßstäben H0, N und Z bietet Ma Ka Mo das stattliche Empfangsgebäude des Bahnhofs Neubukow (Strecke Bad Doberan – Wismar) als Kartonbausatz an. Desweiteren arbeitet der Ein-Mann-Betrieb an den Güterschuppen von Hadmersleben und ebenfalls Neubukow. Info und Bestellung: Ma Ka Mo, Am kleinen Silberberg 2, 39128 Magdeburg, www.makamo-modellbogen.de.

ARNOLD ▸ *DR-Köf II in N*

Mit Epoche-IV-Anschriften versehen rollt die Köf II der Deutschen Reichsbahn (Bild), von ihr als Baureihe 100 eingeordnet, auf die N-Gleise. Das Vorbild des Bananenwagens beförderte bei der Bundesbahn in den 50er- und 60er-Jahren Südfrüchte für den Bremer Importeur „Diener & Consorten". Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.



PREISER ▸ *Zoo- und andere Tiere in H0*



In Einzel-Acrylboxen liefern die Kleinkunst-Werkstätten aufwendig gestaltete H0-Zootiere wie indische Panzernashörner, Löwen und Büffel (Bild), aber auch den rassigen Rappen, einen weidenden Braunen und den Hasen- respektive Kaninchenstall (Bild). Rentier und Elch sind dagegen für Anlagen nach skandinavischen Motiven geeignet. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.

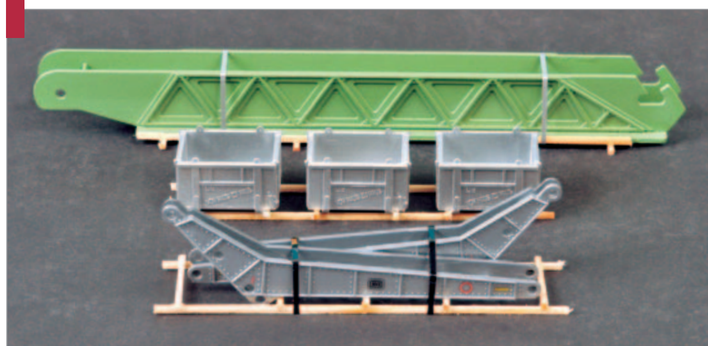
WINTRACK ▸ *Neue Version 9.0 3D*

Gleispläne auf Papier oder am Computer zu entwerfen, gehört zu den ersten Arbeiten eines neuen Anlagenprojektes. Mit der aktuellen Version Wintrack 9.0 3D kann ohne großen Aufwand von jedem Gleisplan eine 3D-Ansicht angezeigt werden. Innerhalb dieser kann die Modellbahnanlage dann von jedem beliebigen Blickwinkel aus betrachtet werden. Mit dem 3D-Editor kann man Bahnhöfe, Häuser, Lokomotiven, Autos und Weiteres entwerfen und in den Anlagenplan integrieren. Infos und Bezugsmöglichkeiten: www.wintrack.de.

HABERL & PARTNER ▸ *Lanz-Strohpresse*

Als Bausatz in Zinnguss und Ätztechnik ist das H0-Modell einer Lanz-Strohpresse erhältlich. Info: H&P, Ulmer Str. 160a, 86156 Ausgburg, Tel. (0821) 409866, www.modellbahnkeller.de.

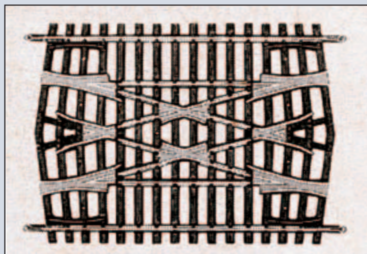
HEICO ▸ *Ladegut in N*



Mit unter anderen Gitterausleger, Kranbauteilen und Wechselbehältern (Bild) für Flach-, Schwerlast- und Rungenwagen der Nenngröße N bringt Knut Heilmann mit seinen Ladegüter-Neuheiten die Marke Heico in Erinnerung. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124, E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 40 JAHREN: *Umfangreiches Leipziger Allerlei*



● Eine gemessen am damaligen Heftumfang von 36 Seiten (in geraden Monaten) umfangreiche Berichterstattung von der Leipziger Herbstmesse konnte man in Ausgabe 12/1968 lesen. Mit der Nohab in N (Piko) gelangte nur ein echtes neues Triebfahrzeug auf den DDR-Modellbahnmarkt. Doch etliche Wagenneuheiten, darunter die Y-Serien in TT und N, Spezialgüterwagen und gleich fünf Startpackungen ebenfalls für N (mit dem schicken Namen „Transit") gaben genug Material her. Unser Leser Siegfried Graßmann aus Oberau machte uns zudem auf die Vorstellung der doppelten Gleisverbindung von Pilz für H0 aufmerksam, eine platzsparende und betriebliche Flexibilität ermöglichende Lösung. Zwar lassen sich mit heutigen Gleissystemen doppelte Gleisverbindungen realisieren, als spezielle Konstruktion aber gab es sie so nur bei Pilz.

AUSSTELLUNG BEIM WEIHNACHTSMARKT

Spreewald-Guste in Wittenberg

Der Wittenberger Hobbymodellbauer Volkmar Schumann wird nun doch seine von Ausstellungen, Fernsehsendungen und aus dem MODELLEISENBAHNER (Heft 6/2004) bekannte Spreewaldbahn-Anlage im Maßstab 1:32 noch einmal der Öffentlichkeit zugänglich machen. Die Ausstellung wird anlässlich des Weihnachtsmarktes der Vereine in der Lutherstadt Wittenberg am dritten Adventswochenende im neu gestalteten Bugenhagenhaus direkt neben der Wittenberger Stadtkirche stattfinden. Die Ausstellung ist am Samstag, 13., und Sonntag, 14. Dezember 2008, jeweils von 12 bis 18 Uhr geöffnet.



Foto: Stirl

Ihren ganz besonderen Reiz hat Volkmar Schumanns Spreewaldbahn in Im nicht zuletzt durch die zahlreichen Funktionsmodelle und durch das nostalgische Gleismaterial von Faller.



MESSE-KALENDER

13. - 16. NOVEMBER 2008: Modell Süd Bahn + Bau, Stuttgart, Neue Messe.

14. – 16. NOVEMBER 2008: Modellbau West, Rheinberg.

21. – 23. NOVEMBER 2008: Faszination Modellbau, Bremen.

9. – 11. JANUAR 2009: 13. Echtdampf-Hallentreffen, Sinsheim, Messe.

BESUCHERTAGE

Das ist ja „brima"!

● Am Sonnabend, 6. Dezember, und damit punktgenau zum Nikolaustag öffnet die „brima Modellanlagenbau GmbH" erneut zu einem „Winter-Tag der offenen Tür". In der Albert-Einstein-Straße in 55435 Gau-Algesheim sind viele Modellbahnanlagen in den unterschiedlichsten Ausbaustufen zu sehen, so dass man sich von der Fertigung selbst ein gutes Bild machen kann. Außerdem werden weitere Aspekte vom Planen bis zur Perfektion im Landschaftsbau vorgestellt, digital und mit PC gesteuerte Anlagen gezeigt und verschiedene Arbeitstechniken bei Aufbau und Gestaltung vorgeführt. Eine Bastel- und Spielecke lädt kleine Modellbahner ein. Daneben geben Modellbau-Profis gern ihren Rat an die Modellbau-Interessenten weiter. Geöffnet ist am 6. Dezember von 9 bis 18 Uhr, weitere Infos gibt es unter Tel. (06725) 308211 und unter www.modellanlagenbau.de.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 -113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

VGB

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Manfred Braun, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



Das Januar-Heft erscheint am **10. Dezember** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


Foto: J. Schulz


Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

BAUM-SCHULBEGINN

Wer möchte das nicht? Edle Super-Modellbäume aus dem eigenen Anbau für wenig Geld! Kursleiter Josh setzt auf Grün.

150 JAHRE WERRABAHN

Sie verband Kleinstaaten, wurde 1945 geteilt und ist Dampflokteststrecke bis auf den heutigen Tag.



Foto: Gary Knapp

LICHTERSPIELE IN ZAUBERNÄCHTEN

Er gilt schon als Erbe O. Winston Links: Wenn andere schlafen, ist Gary Knapp hellwach und setzt Eisenbahnen magische Lichter auf.

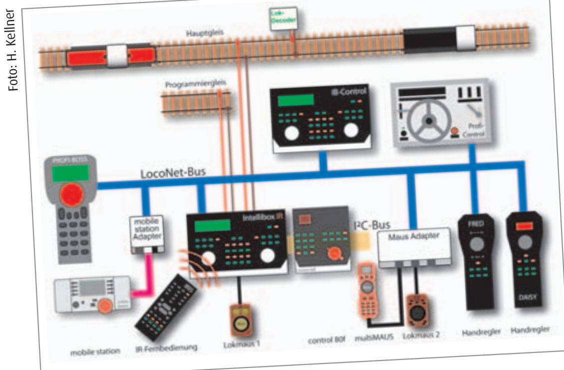


Foto: H. Kellner

KONTAKTFREUDIGES GEBURTSTAGSKIND

Für eine Digitalzentrale sind zehn Jahre ein hohes Alter. Peripheriegeräte halten die Intellibox jung.

ETAPPEN-ZIELE

Klaus Fischers H0-Heimanlage gefällt durch abwechslungsreichen Fahrbetrieb und schöne Details.


Foto: Kirchberg

Außerdem

Nächster Halt: Küche

Das Alters- und Pflegeheim im Wiener Stadtteil Lainz besitzt eine Feldbahn fürs Essen auf Rädern.

Herrenhaus-Bau

Da endlich die Baugenehmigung erteilt ist, nimmt Matthias Fröhlich H0-Groß-Engershausen in Angriff.

Domstadt-Endspurt

Die Kölner Modellbahn-Messe nutzt die Branche für aktuelle Weihnachtsüberraschungen.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.